L'AVIAZIONE ITALIANA DAGLI INIZI AD OGGI

Anno LXI - N. 33

19 Agosto 1934-XII

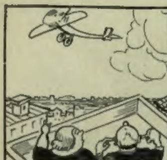
Questo numero costa L. 3 - Estero L. 5

L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

(Foto B. F. A.)

VARIAZIONI AVIATORIE

di Biagio



Inspiegabile.

— Quanto rumore fa.
— Eppure ha le ruote con le gomme.



I prodigi dell'ala.

Dichiarazione d'amore di un aviatore acrobata.

VARIAZIONI AVIATORIE

di Biagio



Arte e aviazione

ossia aeropittura in conformità al programma di S. E. Marinetti.



Che passione!

— Anch'io sono molto appassionato per l'aviazione.
— Ha compiuto qualche *raid* importante?
— Sono collezionista di francobolli per posta aerea.

L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

MILANO (1°) Via Palermo 10 - *Direzione e Redazione:* Tel. 16.851 - *Amministrazione e Pubblicità:* Tel. 17.754 - 17.755

ABBONAMENTI:

UN ANNO	L. 140	Estero L. 240
UN SEMESTRE	L. 74	Estero L. 125
UN TRIMESTRE	L. 38	Estero L. 68

Un fascicolo separato Lire Tre

S. A. FRATELLI TREVES EDITORI

Esce ogni Domenica

Gli abbonati che domandano di cambiare l'indirizzo per l'invio della rivista devono accompagnare la richiesta con la rimessa di UNA LIRA

OLIO GREGGIO COMUNE

1 2 3

IDROGENAZIONE

1 2 3 4 5

IL LUBRIFICANTE DEL PROGRESSO

Mediante la dissociazione delle molecole dell'Olio e la loro combinazione con l'idrogeno, l'idrogenazione ha prodotto un lubrificante che per la prima volta riunisce le 5 proprietà indispensabili alla lubrificazione dei motori moderni, insieme a tutte le altre.

	OLII PARAFFINICI	OLII NAFTENICI	OLII VEGETALI	Essolube
VISCOSITÀ TENACE	★		★	★
FLUIDITÀ COSTANTE		★		★
MINIMO CONSUMO	★		★	★
MINIMI RESIDUI		★		★
MASSIMA DURATA	★			★

Essolube

MOTOR OIL

Il lubrificante del progresso



L. M. - I. B.

SOCIETÁ ITALO AMERICANA PEL PETROLIO, VIA ASSAROTTI, 40, GENOVA

CANTALUPA

ROMANZO DI CARLO LINATI

(14 - *Continuazione*)

Mentre Pieraldo parlava Silvio era in preda ad un flutto di sentimenti confusi e contradditori. Vedeva si passare su quel viso le espressioni sue consuete di un tempo, ma erano lampi subito spenti, e tornava sempre là davanti a lui quel viso duro, rugoso, sinistro, quasi impietrito dalla stanchezza, quasi impastato di sofferenza. Povero Pieraldo! Tuttavia non poteva trattenersi dal pensare che

già una vita come la sua, senza leggi né freni, doveva bene un giorno o l'altro frantumarsi in una tragedia.

— E di lei? — fece Bruno.

— Più nulla, più nulla, per quante ricerche io abbia fatte. Scomparsa in mare, forse... — E si buttò a piangere di nuovo.

Come quella scossa di singhiozzi si fu calmata:

— E adesso... — replicò Bruno. — Adesso... lei è solo?

Fauletto allargò le braccia. — Solo!

— Ebbene, sia come si sia, — esclamò Silvio dopo un istante. — Fatti animo, Pieraldo. Abbandona questi luoghi e vieni a stare con noi sulla nave. Poi ripartiremo insieme per Milano, dove risaluterai tua madre.

— E a Milano, mia madre?

— E saprai che ha ripreso marito. Questo lo saprai, almeno.

Ma improvvisamente anche Silvio si era sentito invaso da un certo turbamento al pensiero di dover rivedere Egi con Pieraldo. D'un tratto egli si sentì in colpa per quell'amore, perché fin che Pieraldo era assente, via, obliato, esso poteva camminare benissimo, ma adesso che ritornava in scena avrebbe potuto egli amare Egi come prima?... Ma le decisioni del momento riuscirono a sviarlo anche da questo pensiero. Pieraldo dichiarò ai due compagni di voler trattenersi ancora su quel luogo della sua sventura. Sperava ritrovarla? Chissà. Comunque essi rispettarono quella sua volontà e gli dissero che fra qualche giorno l'avrebbero mandato a prendere per condurlo a bordo.

Poi lo salutarono e ripresero il loro cammino...

Passarono l'intera giornata fra le macerie, in mezzo alla vita che rinasceva con aspetti timidi e curiosi. Si fermavano tra i gruppi dei soldati e dei braccianti intenti a sgombrare i rottami, aiutandoli a scoprire gli oggetti o le vestigia umane: si aggirarono fra gli edificatori di baracche, fra gli ostinati cercatori di relitti, fra la popolazione delle tende, tra i convalescenti che abbandonavano i loro giacigli di dolore per lasciarsi fuori a respirare l'aria del mare, pallide figure in panni d'imprestito, gente privata d'ogni cosa, travagliata da tanto spasimo di dolore che l'esser al mondo pareva già a loro una gioia inesausta. Bruno si compiaceva di interrogarli un po' tutti, di sentir rivivere la sventura nelle loro parole. Ma quante storie di lutti, quante sto-

rie di pena! a non più finirla: e, a un di presso, sempre quelle! Chi aveva perduto il padre, chi la madre, chi la sposa, chi i figlioli, chi tutta la roba e chi perfino la memoria di quel ch'era avvenuto. Il ricordo della tragica sventura allontanandosi dal momento fatale del suo inizio si andava facendo sempre più eguale e monotono nell'espressioni degli uomini, si polverizzava nelle loro parole, diventava un fatto comune su cui il tempo andava distendendo a poco a poco la sua patina uguagliatrice.

Erano le cinque di sera quando, ormai

spossati da tutto quel girare, essi decisero di far ritorno alla nave.

Tornarono sulla Palazzata, percorsero ancora un tratto di banchina, ma subito dovettero abbandonarla perché un enorme volume di macerie l'ostruiva e imboccare uno stretto passaggio che videro aprirsi a fianco di quello e addentrarsi nel corpo della città. Si faceva buio e l'impresa di quel ritorno si presentò loro imprevedutamente scabrosa. Dove li condurrebbe quello stretto passaggio?

Silvio si volse in giro a cercare qualcuno che li rimettesse sulla strada giusta quando, all'improvviso, da un'ombra sbucò fuori e si fece loro innanzi la figuretta nitida e cortese della loro giovine guida.

— È proprio il cielo che la manda! — esclamò Silvio salutandola. — Abbiam fatto tardi e siamo un po' sperduti. Ci vuol indicare la strada più breve per l'approdo alle scialuppe?

— Ben volentieri, — rispose il giovinotto mettendosi subito sulle mosse e rincamminandosi davanti a loro per l'erto sentiero. — Il passaggio è un po' lungo per di qua, ma non ce n'è altri e, a dir il vero, io quasi me l'aspettavo di vederli ripassare qui.

— Davvero?

— E siccome fa buio, mi son munito anche di questa. — E mostrò loro una piccola lampada portatile che recava sospesa in mano.

— Ma lei è la Provvidenza in persona! — esclamò Bruno.

— Oh sono semplicemente uno che gode a rendere qualche buon servizio. Prego, non mi lòdino più del necessario.

E così dicendo egli era già sgattaiolato in cima a un mucchio di ruderi e di là già additava il passaggio ai suoi compagni. — La strada sarà anche un poco dura di qui. Ma loro, a quanto vedo, han gambe buone. — E sempre precedendoli andava rischiarando il cammino davanti ai loro passi.

Veramente non c'era proprio bisogno di quel lume. Le rovine si gremivano d'ombre, ma quell'ultima luce del giorno era ancora bastante per rischiararle. Per un bel po' i tre continuarono a camminare in silenzio su quello strano sentiero tortuoso e ineguale, che faceva mille ambagi, che presentava ad ogni tratto davanti a loro le più bizzarre prospettive. Qua e là, sotto l'urgere della sera, s'ingolfavano angoli densi e neri, come tane, come trabocchetti. Ad un certo punto però parve loro che invece di avvicinarsi alla marina quel cammino ve li discostasse sempre più. Che succedeva? Silvio allora chiamò la guida e gli chiese se per caso non avessero sbagliato strada. L'altro che pareva prevedere l'osservazione, si volse con un sorriso di chi la sa lunga e con acconce parole diede una spiegazione esauriente.

Camminarono ancora per un buon quarto d'ora, poi Bruno che seguiva più da presso la guida, s'accorse che lo strano sentiero faceva gomito d'un tratto là davanti a lui, che svoltava dietro ad un ammasso gigantesco di muraglie rimaste in piedi. Erano evidentemente i muri di una banca perché s'intravedeva un alto finestrone ingraticolato, di aspetto signorile e dentro dei soffitti dipinti. Ma da quel momento Bruno non scorse più la guida.

Si fermò.

— Dove si sarà cacciata? — disse volgendosi a Silvio.

— Già, — fece costui. È il momento buono per farci lume, e quello se la svigna. Ma sai ch'è un bel matto?

A farlo apposta, il cammino in quel punto si faceva difficile e intricatissimo.

— Ohè! — gridò Silvio verso il fondo della via. Poi rimasero in ascolto. Ma nessuno rispose, nessuna voce si fece udire.

Allora i due amici si guardarono in viso come per consultarsi. Intorno non si vedeva anima viva, un silenzio duro, sinistro pareva pesare su quel tragico apparato di sconquassi.

— Stai a vedere che ce l'ha fatta? — disse Silvio.

Tenendosi come meglio potevano ai muri rimasti in piedi, girando attorno ai massi cautamente, continuarono il loro cammino. In certi posti erano costretti ad accendere un fiammifero per vedere dove mettevano i piedi, e a volte un pezzo di maceria, sotto il lieve oscillare del terreno, crollava dietro loro con un sordo romorio trascinandosi dietro tutto un fracasso di sassi e di calcinacci: e ne seguiva poi per tutto il luogo un silenzio più cupo, che pareva più pauroso. Col respiro sospeso essi si arrestavano là di colpo, come su l'orlo di una voragine.

— Stai a vedere che ce l'ha fatta? — ripeté Silvio guardandosi attorno.

Erano arrivati poco discosti da quell'angolo di muro quando d'un tratto Bruno levando lo sguardo vide un'ombra sparire dietro quello. Si fermò di colpo, prese per un braccio il compagno.

— Che c'è?

(Continuazione a pag. [illegible])







L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

Anno LXI - N. 33 — 19 agosto 1934 - Anno XII



IL DUCE AVIATORE.

ALI E CUORI DELLA NUOVA ITALIA

Il dodici agosto dello scorso anno la Seconda Squadra Atlantica, compiuto trionfalmente il periplo americano, ammarrava al Lido di Roma e il Duce poteva dire agli Eroi: «Io penso che passeranno molti anni prima che le aviazioni degli altri paesi possano, non dico superare, ma uguagliare la vostra magnifica impresa». La quale impresa, se fu una ammirabile prova della perfezione raggiunta dalla Aviazione italiana, fu anche e soprattutto una splendida vittoria dell'Italia fascista, poiché dovunque si riconobbe che per concepire, organizzare ed attuare una spedizione aerea di tanta imponenza non bastavano i mezzi materiali, le capacità tecniche, la bontà delle macchine e il coraggio dei piloti, ma occorreva qualche cosa di più, qualche cosa che soltanto la Nazione italiana dimostra oggi di possedere: l'impeto di un popolo compatto e fremente di giovinezza che il Duce ha portato alla più alta tensione spirituale ed al quale ha infuso una fede (alta e gagliarda fede nazionale, non aberrante infatuazione razzista) e il coraggio di affrontare le prove più ardue e rischiose. «Gli aviatori italiani, disse Italo Balbo, sono soldati al servizio di una Nazione che ha un grande Capo animatore: Mussolini. Io devo a Lui, ai suoi preziosi ordini, al Suo fascino di condottiero, la mia incrollabile fede nella vittoria». Altrettanto ripetono i tecnici e i pionieri delle bonifiche, gli agricoltori che annualmente combattono la battaglia del grano, i costruttori di città di porti di strade, i rinnovatori dei pubblici servizi, i capi dell'azione politica, corporativa, assistenziale, l'operaio, il contadino, il commerciante, l'industriale, il professionista, l'artista, tutto il popolo che dà vita a questo faticoso, arduo ma irresistibile divenire della Rivoluzione fascista. La Crociera atlantica non è che un episodio di quel complesso di fatti e di avvenimenti che nel ciclo del Decennale hanno rivelato al mondo il volto dell'Italia mussoliniana.

Correva da secoli la persuasione che l'Italia fosse un paese disordinato e fiacco; che il popolo italiano fosse geniale, sì, ma improvvisatore e incostante, opportunista e servile, frammentario, regionalista, fazioso e anche nella fazione discorde e anarcoide; non gli si riconoscevano capacità organizzative e disciplinari; gli si negavano in sostanza le qualità di popolo, e l'Italia era considerata agli ultimi gradini della scala europea. Roma era obliata nell'ombra dei secoli, sepolta sotto cumuli di macerie e di miserie da cui spuntavano monumenti e ruderi, preziosità archeologiche, condanna più che gloria di un'Italia recente, che appariva tanto più meschina al confronto di questi documenti di una potenza di cui aveva smarriti — e si credeva perduti — il senso e la virtù. Terra feconda di geni, si ammetteva, e di storia; ma storie particolari: Venezia, Genova, Firenze, Pisa, Amalfi, Milano, la Roma papale; storie ormai tramontate e conchiuse nelle reliquie di città monumentali, di musei insigni, di ville e castelli famosi. L'Italia era tutta qui: il suo patrimonio artistico e la bellezza incomparabile dei suoi paesaggi; terra da artisti, da poeti e da sognatori.

Così ci vedevano gli altri; così, purtroppo, ci vedevamo noi stessi, piccoli, timorosi, accodati sempre a qualcuno. La gioventù attuale — beata lei — non ha vissuto i decenni della mediocrità esasperante d'anteguerra. Ribollivano anche allora negli animi dei giovani inquietudini e fermenti di ribellione, ma gli impulsi e le forze d'avvenire mancavano di un orientamento unitario e si disperdevano in direzioni diverse: socialismo, repubblica, sindacalismo rivoluzionario, nazionalismo. In quale considerazione fossimo tenuti dagli altri, dai nostri stessi alleati, lo si vide or sono vent'anni, nel tragicissimo luglio del 1914: gli Imperi di Germania e d'Austria-Ungheria dimostrarono allora che la Triplice Alleanza non era per loro che una «Duplice» con un'appendice servile: l'Italia avrebbe dovuto seguirli supinamente nella guerra o, tutt'al più, accucciarsi in una compiacente neutralità compensata dall'offa del «parecchio» giolittiano.

Ma il luglio 1914, mentre decideva i vecchi e i nuovi destini d'Europa, iniziava la nuova storia d'Italia. Il fatto guerra determina il primo concentramento unitario nazionale delle forze ribelli italiane; l'idea interventista fonde alla sua incandescente temperatura contrasti dottrinari e perfino odi partigiani e riunisce nei «Fasci interventisti» borghesi e proletari, intellettuali e rudi lavoratori manuali e l'antico spirito della stirpe, l'idea romana e imperiale risorge allora. Un poeta, un tribuno e un formidabile condottiero di folle risollevano le insegne dell'antica potenza e la guerra è propugnata esaltata e imposta come un supremo dovere ed un'eroica necessità; la crociata nazionale dilaga con impeto mistico; riecheggiano i canti dell'epopea nazionale e lo spirito garibaldino precede nelle trincee di Francia la marcia del popolo italiano alle trincee del Carso, dove tutta la Nazione si ritrova, risorge ed esce dalla grande tragedia con un'anima rinnovellata e con un patrimonio di sacrificio e di gloria che la pone definitivamente all'altezza delle maggiori nazioni vittoriose. Verranno poi altri anni tristi e penosi: l'ingratitudine e la frode degli Alleati della guerra, l'incapacità dei governanti nostri, la sfiducia la stanchezza la delusione dei combattenti, la folle esaltazione bolscevica; ma il destino ha già dato alla Patria il suo Genio; l'ora cesarea di Roma è riscoccata sul quadrante della storia, ed è l'ora su cui, fra pochi anni, dovrà regolarsi il tempo dell'Europa e del mondo.



Il Duce abbraccia Italo Balbo all'arrivo della gloriosa Squadra Atlantica al Lido di Roma.

Dopo la Marcia su Roma per dieci anni l'Italia è un pulsante cantiere di opere ed una vulcanica fucina d'anime a cui lavora con lena inesausta un Capo dalla statura titanica. Da fuori poco si vede e scarsamente si comprende. Cadono bensì lentamente i preconcetti e le astiosità alimentati da una forsennata congrega di fuorusciti, ma chi da oltre i confini guarda all'Italia vede soltanto il fenomeno di un dittatore che ogni giorno più rivela qualità eccezionali e d'un popolo che ne subisce il fascino irresistibile. Ma d'un tratto l'Italia si scopre qual'è anche ai meno attenti osservatori e alle folle d'oltralpe e d'oltre oceano; esce dall'involucro della sua decennale e gigantesca fatica e appare al mondo come una creazione che ha del prodigio. È un'altra Italia. È un popolo formidabilmente unito e compatto, creatore magico di opere, fornito di stupende capacità di resistenza, giovine, ardito, dinamico; è una Nazione che ha creato con i suoi ordinamenti politici una nuova dottrina sociale ed ha aperto nuovi ed insospettati orizzonti all'avvenire dei popoli. La rivoluzione dell'89 ha incardinato le società politiche nazionali sui «sacri principî» individualisti, da cui, attraverso il liberalismo e la democrazia, si è giunti al socialismo e al comunismo. Ma le vecchie costituzioni sociali sono stanche, decrepite; evidentemente hanno compiuto il loro ciclo storico e giunte al tramonto mostrano le crepe paurose della decadenza e della degenerazione. Pare che ormai l'umanità civile sia attanagliata da un dilemma che non ammette altra via d'uscita: o reazione che significa regresso, o bolscevismo che significa distruzione e rovina. Ma a rompere la tenaglia del tragico dilemma sorge il pensiero e l'opera di un Genio; sorge Mussolini; sorge il Fascismo.

Il Decennale della Rivoluzione italiana è la vera e clamorosa rivelazione. L'idea fascista che già aveva varcati i confini d'Italia, da quel momento si diffonde irresistibilmente, penetra dovunque, conquista seduce, ed anche dove è ancora incompresa e temuta s'impone alla considerazione e alla meditazione di chi più la teme. Si può bene affermare che se in tutto il mondo la virulenza dissolvente del socialismo e del comunismo si è attenuata, il merito è del Fascismo che ormai è presente dovunque e dovunque appare l'unica dottrina e l'unico sistema di governo capaci di risolvere la crisi liberale-democratica e di salvare gli Stati dalla follia distruttrice e tirannica del bolscevismo.

Così Mussolini non è più considerato il «fenomeno» prettamente ed esclusivamente italiano; il suo nome e la sua opera assumono ogni giorno più nettamente i lineamenti dell'universale. La sua apparizione sulla soglia della storia coincide con l'ora topica di un'antica nazione risorgente, ma coincide pure con l'inizio di una crisi mondiale che rivela la fine di un'epoca.

La Crociera del Decennale è stata la messaggera azzurra e splendente del Condottiero che in Roma detta leggi e pone le pietre miliari della civiltà futura; di un popolo giovine e fiero che sulla terra e nel cielo apre nuove vie alla speranza e all'avvenire delle genti.

GIAN CAPO

«L'Illustrazione Italiana» è stampata su carta fornita dalla S. A. Ufficio Vendita Patinate - Milano.

ALLE ORIGINI DEL VOLO IN ITALIA

La vera storia dell'aeronautica può essere tutta contenuta nel giro degli anni con i quali ebbe inizio il secolo presente. Tutto quanto fu tentativo, studio, eroismo di singoli nei tempi precedenti esce a mala pena dalla fantasia mitica e poetica, dai conati del sapere scientifico, ovvero, e solo negli ultimi secoli, dalla prodezza individuale. Pure chi scorga le solenni opere nelle quali studiosi italiani, inglesi, francesi, tedeschi, hanno riprodotto le testimonianze di ogni fantasia d'artista, ogni menomo sforzo per risolvere quell'aspirazione al volo che fu perenne nello spirito umano, e che sembra aver inizio con i primi movimenti delle braccia nelle creature umane che s'aprono alla vita, può facilmente accorgersi che più della curiosità erudita, vale il mirabile carattere di nobiltà che può essere attribuito ad ogni aspirazione di librarsi nell'aria.

Le più antiche opere letterarie serbano ricordi preziosi di fertili immaginazioni. I grandi poemi indiani sono pieni di voli che i protagonisti compiono per virtù propria e congenita, o per mezzi conquistati con l'ascetismo, con l'opera di geni o di demoni, o con l'aiuto di veri congegni aviatori. Le divinità greche ebbero spesso i mezzi di volo delle creature alate: gli dei valicavano gli spazi su carri o cavalli alati; Mercurio ebbe ali al petaso, ai calzari, al caduceo. L'ammirazione per il volo dell'aquila fece sì che questa fosse consacrata a Giove. Con l'aiuto di aquile Alessandro Magno compì un suo volo favoloso. Roma fece delle aquile l'insegna delle sue istituzioni repubblicane e imperiali: le legioni le ebbero con le ali spiegate come simbolo della loro attività sulle vie del mondo. Le leggende mitiche di Icaro e di Fetonte non sono forse soltanto prove dell'aspirazione umana al volo: sono forse anche la reminiscenza di antichissimi conati infelici. Ma, se attorno al volo di Icaro, a quello presunto di Simon Mago, e a quant'altri furono tramandati dalla mitologia, e dalle letterature antiche, non approdarono a nulla le più attente ricerche, una vera e propria importanza scientifica può esser data al volo della colomba meccanica costruita da Archito di Taranto, il filosofo tarentino, vissuto nel IV sec. a. C. di cui Orazio ricorda come «aerias tentasse domos», ed al quale si attribuiscono la risoluzione del problema della duplicazione del cubo, l'invenzione della puleggia e della vite, il perfezionamento del cervo volante. Lungamente il famoso passo di Aulo Gellio in cui si descrive la colomba fece meditare i ricercatori secenteschi, che cercarono di ricostruirla. Anche, da Aristotele, da Plinio, da Galieno imperatore furono fatte osservazioni sul volo degli uccelli, ed a Galieno spetta la scoperta che la tendenza alla caduta è vinta dalla tensione del corpo lanciato nell'atmosfera. Per secoli rimane poi il volo soltanto nella fantasia di pochi, anche se si alzano voci, come quella di Ruggero Bacone per affermarne la possibilità. Al 1499 risalgono le narrazioni, notevolissime, anche se per esse è necessario fare qualche riserva, relative ad un primo volo tentato dall'architetto militare G. B. Danti di

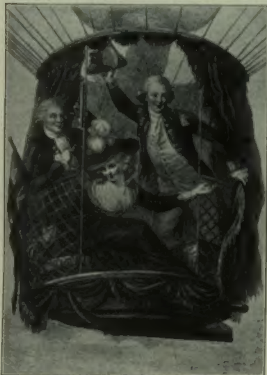
La Madonna di Loreto, protettrice dell'aeronautica italiana. Silografia del principio del secolo XVI. *(Raccolta stampe del Castello Sforzesco)*

Dal «Codice Atlantico» di Leonardo.

L'ascensione effettuata da Paolo Andreani a Moncucco. (Raccolta Caproni).



Vincenzo Lunardi con il cane e il gatto che l'accompagnarono nell'ascensione del 15 ottobre 1784 in Inghilterra. (*Raccolta Caproni*).



Vincenzo Lunardi, con mistress Saye e mister Biggin, alla seconda ascensione: Londra, 29 giugno 1785. (*Raccolta Caproni*).

Perugia, il quale, si dice, dopo aver compiuto vari esperimenti sul lago Trasimeno, durante le feste per le nozze della sorella di G. P. Baglioni, avrebbe volato a Perugia con un suo apparecchio sopra la via di San Savino, dove era maggiore il concorso della folla. La rottura del ferro maestro dell'ala sinistra lo fece cadere sui tetti di Santa Maria delle Vergini,



L'ascensione del 12 agosto 1792 di Vincenzo Lunardi a Madrid. (*Raccolta Caproni*).

dove restò offeso ad una gamba. Già aveva allora portato avanti i suoi studi sul volo Leonardo da Vinci. Se le sue ricerche rimasero a lungo chiuse ai profani, tuttavia l'eco di esse si diffuse vasta, non appena la ripresa delle esperienze di volo con il più pesante dell'aria si riaffacciarono alle ansiose curiosità dei primi anni di questo secolo.

I dati fondamentali della teoria del volo come è concepito dall'aerodinamica furono ottenuti da lui studiando il volo degli uccelli nei quali osservò come il peso sia una condizione essenziale per muoversi nello spazio, determinò matematicamente la direzione del volo in relazione alle forze componenti, e ricercò l'efficacia prodotta dallo spostamento del centro di pressione in rapporto al centro di gravità, ciò che costituisce il fondamento d'equilibrio del volo meccanico. Egli stesso si provò al volo, come sembra da un appunto che si riferisce al monte Ceceri, dove studiò il regime di volo dei grandi rapaci. Leonardo fu portato dai suoi calcoli ad assegnare al suo apparecchio un'ampiezza d'ali di trenta braccia, pari a circa 18 metri, e a mettere l'uomo anziché a far corpo con l'ordigno, in condizioni di poter dirigerlo. La grande eloquenza dei suoi disegni sembra rivelare la macchina che circa quattro secoli dopo nasceva trepida. Il distacco di Leonardo dalla tradizione Icariana è compiuto. Se nel primo dei suoi due progetti l'uomo è posto orizzontalmente, con corde e pulegge di rinvio che determinano l'elevazione e l'abbassamento delle ali, mosse dai piedi, uno dei quali serviva ad alzarle, e l'altro ad abbassarle, nel secondo il guidatore è posto verticalmente, quattro braccia più basso del piano delle ali, per avere in basso il centro di gravità, e l'apparecchio è mosso da un motore a molla. A Leonardo si debbono anche l'idea del paracadute, il principio dell'elica aerea, il riconoscimento della funzione degli impennaggi, la previsione degli incidenti aviatori per la rottura di qualche parte dell'apparecchio, o per il suo rivoltarsi.

Furono forse gli studi di lui quelli che mossero, sul finire del Cinquecento, Paolo Guidotti di Siena a nuovi tentativi di volo meccanico con larghe superfici alari di ossa di balena rivestite di piume. Sembra che sia riuscito a compiere voli di circa quattrocento metri. Una caduta gli infranse un femore. Pure applicando principî vinciani, Fausto Veranzio da Sebenico, nel 1595 descrisse e discusse nella sua opera *Machinae novae* stampata a Venezia, il paracadute. G. B. Della Porta, nel 1589, col suo libro *De magia naturali*, stampato a Napoli, descriveva il cervo vólante, di cui sembra che gli avesse dato idea il pa-



Il naufragio nell'Adriatico di Francesco Zambeccari coi compagni Pasquale Andreoli e Gaetano Grassetti: 8 ottobre 1803. (*Raccolta Caproni*).



dre M. Ruggeri tornando dalla China, e accennava alla possibilità di adoperarlo per sollevare nell'aria lanterne, petardi, cagnolini. Nel 1640 Galileo Galilei dava principio agli studi del mezzo aereo dimostrando sperimentalmente il peso dell'aria; il suo discepolo Torricelli determinava la pressione che l'aria esercita su tutti i corpi, ed apriva la via agli studi meteorologici. Ancora nel 1650 il padre Onorio Fabbri si proponeva di ricostruire la colomba di Archita con esperimenti che non gli riuscirono. Attraverso i vari studi si era fatta strada la persuasione della possibilità di muovere nell'aria così per via dinamica, come per via statica. Fu dapprima esplorata quest'ultima, e la prima idea di valersi del più leggero venne certamente al padre Francesco Lana, della Compagnia di Gesù, il quale, nel VI capitolo del suo *Prodromus*, stampato a Brescia nel 1670, descriveva il modo di «fabbricar una nave che cammini sostentata sopra l'aria a remi e a vele, quale si dimostra poter riuscire nella pratica». Nuovi studi indagavano tuttavia intorno a quel tempo il volo degli uccelli, e, nel 1680, G. A. Borelli, professore di matematica a Napoli, ne dava mirabilmente le ragioni scientifiche con la sua opera *De motu animalium*. Padre Atanasio Kircher, al Collegio Romano, ed il vescovo di Vigevano, Giovanni Caramonel pubblicavano altri studi, che convenivano con quelli che fuori d'Europa si tentavano sul più leggero, prendendo le mosse dalle osservazioni del padre Lana. Il padre gesuita Bartolomeo Lourenço de Gusmão, brasiliano, compie in Portogallo qualche ascensione con un vero e proprio aerostato intorno al 1710. Le esperienze e le ricerche si fanno via via più frequenti, e quando si giunge a intendere, col Galien e con Tiberio Cavallo, la necessità di ricorrere all'aria rarefatta o ad un gas più leggero dell'aria, il modo di elevarsi nell'atmosfera è veramente raggiunto. Il 5 giugno del 1783 i fratelli Montgolfier fanno alzare ad Annonay un globo volante. Nel giorno 7 di gennaio del 1785 Francesco Blanchard, in compagnia dell'americano Jefferies, compie la traversata della Manica con uno sferico. Per tutta l'Europa i tentativi di ascensioni si moltiplicano, e gli italiani concorrono alle prove, che richiedono soprattutto ardimento, con una lunga serie di uomini. Il 15 novembre del 1783 Marsilio Landriani fa salire il primo aerostato a gas nella Villa Reale di Monza; il 13 dicembre il canonico Veneziani fa salire sulla piazza del Castello a Milano un palloncino sferico ad aria infiammabile, a Parma il 19 gennaio del 1784 i fratelli Agostino, Giuseppe e Carlo Gerli fanno alzare un pallone che avevano costruito con l'aiuto finanziario del patrizio milanese don Paolo Andreani, il quale, il 25 febbraio del 1784 nella sua villa di Moncucco, si alzò su un pallone, e compì, in ordine di tempo, la quarta ascensione di una persona umana su una mongolfiera. Nello stesso anno inizia le pubblicazioni a Milano un *Giornale aerostatico*, che fu il primo pubblicato con l'intento di seguire i progressi del volo. Il 15 settembre del 1784 Vincenzo Lunardi di Lucca, ufficiale del genio napoletano, compie, a Londra, la prima ascensione che sia avvenuta in Inghilterra, con un pallone gonfio d'idrogeno puro. Egli ripete poi le sue esperienze, non solo in Inghilterra, ma anche in Italia, nella Spagna e nel Portogallo. La cronistoria delle ascensioni, documentabile quasi per intero con relazioni, con stampe, si svolge attraverso le figure intrepide dello Zambeccari, dell'Andreoli, di F. Arbean, di Francesco Orlandi, di altri. Mentre dominavano esclusivamente i principi aerostatici, Vittorio Sarti, a Bologna, nel 1825, presenta il modello di un aeroveliero, che, sembra, riuscì a dimostrare le possibilità dei mezzi dinamici per percorrere lo spazio.

Si inizia l'applicazione utilitaria degli apparecchi aerostatici, ai quali avevano dato attenzione gli eserciti napoleonici, dai seminaristi milanesi che nel 1848 affidano a palloncini i manifesti che incitavano all'insurrezione gli abitanti del contado. Nel 1849 gli Austriaci lanciano su Venezia assediata palloni che recano ciascuno una bomba, ma che il vento riconduce sugli assedianti.

Quindi sembrano lasciati in disparte per qualche anno in Italia gli studi di volo. Tuttavia, in Italia, nel 1872, per merito di Vincenzo Lanzillo, si costruisce il modello di un nuovo aerostato dirigibile, e nel 1875 il professore Pasquale Cordenons può illustrare un suo nuovo progetto. Il conte Almerigo da Schio, sui principî del Cordenons, e del fratello di lui Federico,

Uno dei primi spettacoli aeronautici all'Arena di Milano (Raccolta stampe del Castello Sforzesco)

(Biblioteca di Brera)

Stampa riferentesi probabilmente all'ascensione del 1814 (*Raccolta stampe del Castello Sforzesco*)

(*Raccolta stampe del Castello Sforzesco*).

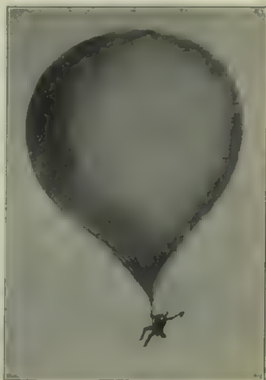


Manifesto murale per le ascensioni di Cirillo Stephenson (il milanese Cirillo Steffanini, ancora vivente)

può iniziare allora le prove che condussero nel 1905 alla costruzione dell'aeronave *Italia* col sistema del semirigido, e con l'applicazione del timone di profondità. Finalmente nel 1877 l'ingegnere Enrico Forlanini costruì un elicottero, e lo presentò nei giardini pubblici di Milano, dove s'innalzò nell'aria. Ma, persuaso subito che l'elicottero non avrebbe potuto risolvere il problema dell'aeronavigazione, si diede a costruire modellini d'aeroplani che faceva volare con la spinta di razzi di polvere pirica legati ad essi. Anche si applicò a trovare un motore adatto agli apparecchi di volo: poi, si rivolse interamente all'aerostatica, e diede, nel 1909, quel dirigibile *Leonardo da Vinci*, che fu il capostipite di una serie, dalla quale uscirono alcuni degli aerostati che fecero parte della flotta italiana di bombardamento durante la guerra

Alle macchine volanti fu necessario, per giungere all'aeroplano moderno, un lungo concorso di circostanze, tra le quali va messa in primo luogo l'invenzione del motore a scoppio, compiuto nel 1854 per opera dello scolopio padre Eugenio Barsanti, e del fisico lucchese Felice Matteucci. Un francese, il Ponton d'Amécourt, intorno al 1860, cercò di adoperare la forza propulsiva di eliche. Le linee del monoplano e del biplano vennero dalle esperienze di un tedesco, il Lilienthal, il quale con circa duemila esperimenti, prendendo lo slancio da collinette artificiali, pervenne a superare in linea d'aria distanze fino a 300 metri. Un altro francese, l'Ader, nel 1897, costruì un *Avion* che riproduceva le articolazioni dell'ali di uccelli, e che era dotato di un motore a vapore il quale metteva in moto due eliche. Un australiano, l'Haargrave, si ispirava al cervo volante per ideare, nel 1894, un apparecchio cellulare consistente in due piani orizzontali sostentatori, in alcuni piani verticali orientatori che seguissero la direzione del vento, e in altri piani inclinati stabilizzatori. Tuttavia all'America doveva spettare il vanto di veder coronata dalla vittoria la somma degli sforzi compiuti. I due fratelli Wilbour ed Orville Wright, dopo un tenace e quasi segreto lavoro, durato dal 1900 al 1905, introducendo varie modificazioni all'organismo ideato dall'Haargrave, riuscivano a sollevare e a guidare nell'aria un apparecchio. Nel 1901, Santos Dumont, partendo da Longchamp, e girando attorno alla Torre Eiffel, ritornando, dopo un volo di mezz'ora, al punto di partenza, aveva dimostrato che il problema della dirigibilità con il più leggero era stato risolto. I fratelli Wright presentavano quattro anni dopo, nelle sue linee essenziali, la risoluzione compiuta dei problemi del volo con il più pesante

I due avvenimenti ebbero una rispondenza immensa nel mondo, anche se, dapprima, furono considerati con una curiosità quasi solamente sportiva. Mentre la Francia si affermava con i Blériot ed i Farman, la Germania



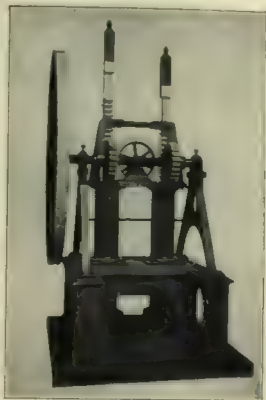
L'ascensione di Guillot a Napoli, il 25 marzo 1847 (*Raccolta Caproni*)



L'ascensione di Francesco Orlandi ai giardini pubblici di Bologna nel 1839 (*Raccolta Caproni*)



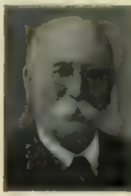
Stampa popolare pubblicata a Napoli verso il 1840 per la pretesa scoperta dell'astronomo Herschel di abitanti alati nella luna. (*Raccolta stampe del Castello Sforzesco*)



Il motore Barsanti (*Museo delle arti e delle industrie, Milano*)

con i Taube e gli Albatros, l'Inghilterra col Cody, l'Italia, fin dal 1905, entrava nell'arringo con l'apparecchio ideato da Aldo Corazza, il quale compì veri prodigi lanciandosi da alture.

La Società aeronautica italiana, fondata a Roma nel 1904, collega e promuove gli sforzi, e mentre si fanno più sicuri i dirigibili, e l'esercito ne studia e perfeziona l'efficienza, tutta l'Italia è presa dal nuovo fremito di ricerche dopo che il Delagrange a Milano, nel 1908, riuscì a staccarsi dal suolo. Nello stesso anno Alessandro Anzani, a Parigi, costruiva il motore, che permise, nel 1909, al Blériot di attraversare la Manica. Il Restelli dà, quasi contemporaneamente, un altro motore, di cui si varranno quasi tutti i pionieri dell'aviazione italiana, e che, date le conoscenze di quel tempo, poteva dirsi perfetto. Wilbour Wright nel 1909 veniva in Italia, e faceva due discepoli, il tenente Calderara e l'ing. Savoia, i quali compivano felicemente i primi voli sul campo di Centocelle.



L'ing. Forlanini

Si giunge quindi alla prima grande prova aeronautica italiana e straniera a Brescia, nel settembre del 1909. La gara, che permise di vincere tutti i premi nazionali a Mario Calderara, e rivelò una coscienza aviatoria italiana, ebbe soprattutto il merito di rivelare a Gabriele d'Annunzio una vocazione aviatoria mirabile. Il poeta che nel 1904 aveva scorto galleggiante sul mare l'ala Icaria, e s'era chiesto chi la dovesse raccogliere, e chi avrebbe saputo ricongiungere le penne «per ritentare il folle volo» sente quanta comunanza possa esservi tra il cuore dell'uomo e il pulsare del motore, e si fa banditore dell'importanza del nuovo mezzo di trasporto. Una serie di suoi discorsi, l'anno dopo, affermava la necessità che l'Esercito fosse dotato di ali. I suoi gridi d'invocazione che, tra le genti distratte, chiedevano armi, navi, chiedevano anche ali, nella previsione di un avvenire non remoto in cui tutte le virtù della stirpe sarebbero state chiamate alla prova dalla quale non doveva soltanto uscire la compiuta indipendenza della patria, ma doveva aver anche inizio la presente rinascita. Le sue speranze furono miracolosamente mantenute, e a nessuno fu dato coll'ala di compiere più belle imprese.

Quasi il saluto e l'entusiasmo del poeta avessero benedetto l'ala italiana, questa, prima ancora che con la guerra libica, poteva dimostrare quanta potenza le era stata concessa, e quanta genialità di iniziative e d'invenzioni. Accanto alle esperienze che alcuni iniziano con apparecchi di loro costruzione, avvengono, per iniziativa della *Gazzetta dello Sport*, un'Esposizione italiana di aeronautica a Milano, il circuito di Verona, il circuito di Milano, alla fine del quale si compiva il primo tentativo di traversata delle Alpi, conclusosi con la tragica fine di Geo Chavez, le riunioni aviatorie di Piacenza, di Firenze, di Treviso, di Palermo, di Pisa. Scuole di aviazione sorgono a Pordenone, e a Cameri. Nel 1911 l'Esercito istituisce nuove scuole di aviazione: una di queste sorge a Vizzola Ticino, dove l'ingegner Gianni Caproni che già ad Arco aveva costruito ed esperimentato i suoi primi apparecchi con notevole successo, dà inizio ad un'attività meravigliosa di costruttore di apparecchi di tipo diversissimo, che potranno figurare nella guerra, come il saldo mezzo d'azione di saldissimi cuori.



Il conte Almerico da Schio

Anche, esse, in questo tempo, l'aviazione dal primo empirismo. Il lato sportivo dell'aviazione cede a ricerche e ad attività rigorose, ben controllate. Presso il R. Politecnico di Torino sorge un reparto sperimentale per gli studi aerodinamici, e per i motori d'aviazione; i costruttori più seri, come Gianni Caproni, Giuseppe Gabardini, la Società Italiana d'Aeroplani, il Chiribiri, il Darbesio, i fratelli Antoni, ordinano la loro attività in modo compiuto. I piloti nuovamente formati si affermano conquistando primati, e compiendo imprese memorabili, come la prima traversata del Mediterraneo da Pisa a Bastia, fatta da Nino Cagliari. Ancora, sullo scorcio del 1912, è istituita, con il comando del capitano Prandoni, una prima squadriglia militare che inizia i primi voli in formazione. Nel maggio dell'anno dopo è compiuto senza scalo il volo da Milano a Roma, in una gara di due monoplani, che riuscirono a fare tutto il percorso senza scalo, e con la piccola potenza motrice di 80 HP, vinta dal Gabardini. Tra i tentativi di volo di lungo spazio va ricordato quello del pilota Cevasco, partito da Cameri con la mèta di Brindisi, e precipitato. Pochi giorni dopo il pilota Deroye raggiungeva Brindisi senza scalo, con un passeggero a bordo, con un apparecchio «Helios S. I. A.», di 80 HP. Su un monoplano Gabardini a costruzione metallica, e di soli 80 HP, montato da quattro passeggeri, uno dei quali era il sen. Pirelli, fu anche, allora, coperto per la prima volta il percorso da Milano a Venezia. A Como avveniva anche la prima competizione internazionale di idrovolanti, dove l'Italia era rappresentata dai piloti Caviggia, Cevasco e Landini. Nuove case di costruttori, quelle dell'ing. Macchi, e dei fratelli Zari, si aggiungevano alle altre. La guerra libica portava la dimostrazione pratica dell'importanza che può avere l'aeroplano come arma: l'esercito si attrezzava, la passione per il volo si diffondeva così che quando il francese Pégoud iniziò le sue acrobazie aeree, si rivelasse una schiera di volatori capaci di emularlo. L'aviazione giunge alla guerra, se non in possesso di tutte le spiegazioni scientifiche, come una piena conquista pratica dell'aria, superba di eroismo e di audacia.

L'ascesa lenta, più che una maturazione di secoli, è una conquista improvvisa del nostro tempo, un simbolo quasi degli ardimenti che ancora sono aperti per l'umanità.

[redacted]



Progetto di aeronave del Cordenons (Da «L'Illustrazione Italiana» del 21 novembre 187[illegible])



Aeronave «Italia» (*Dagli Atti del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti. Luglio 1905*)

L'AVIAZIONE MILITARE ITALIANA DALLA GUERRA LIBICA A VITTORIO VENETO



Il draken al campo di Tripoli (1912)

Da quando le prime ali si innalzarono superbe contro il sole, ed ancora incerte poterono solcare l'azzurro infinito e parve prodigio vincere la raffica infida tra terra e cielo nel segreto del sogno fatto realtà dalla vittoriosa conquista che sembrò il tentativo più folle della umana aspirazione, da quando le fragilissime alate macchine si librarono e vinsero, apparve evidente come una nuova èra sorgesse, destinata a sconvolgere, col nuovo mezzo, i vecchi metodi di lotta. Nell'ormai lontano agosto del 1911, per le grandi manovre del Monferrato, l'impiego dell'aeroplano per l'esplorazione aerea, pur nelle contrarietà inevitabili, sia per le difficoltà insite nei mezzi a disposizione che per lo scetticismo dei Capi, costituì la prima grande prova per i nostri piloti, prova che doveva poi dare i frutti più svariati nel campo bellico ed un primato che è vanto di un esiguo ma ardimentoso nucleo di pionieri italiani ai quali si deve se il mezzo aereo, con stupore e meraviglia del nemico, poté, occhio vigile, osservare e sventare ogni insidia che la natura stessa imponeva ai valorosi combattenti in terra della campagna libica; così dalla superba conquista, dalla vittoria dello spirito contro la inerte materia, la guerra trasse il mezzo nuovissimo come strumento di offesa e di difesa.

Il 15 ottobre 1911 i piroscafi *Enrichetta*, *Sannio* e *Plata* gettavano l'àncora davanti a Tripoli col carico prezioso di uomini e macchine.

La flottiglia di aeroplani con i piloti Piazza, Moizo, De Rada, Rossi, Gavotti, Scaparro, Gilbert de Winkel, Falchi, Quaglia, Marro, Poggi, prima nel mondo, era chiamata ad una prova di altissima importanza.

Sarebbe vana retorica cercare qui di tessere lodi per questa pattuglia di uomini di eccezione; ma mettere in piena luce lo spirito di sacrificio, l'abnegazione, il senso di adattamento, quel complesso di doti eccezionali che vanno richieste a chi tenta le vie del cielo, è giusto riconoscimento; in piena giocondità la poesia dell'ardimento ha per i pionieri italiani il canto sublime del motore.

Se Piazza, Moizo, Gavotti, trovano nell'ardimento le possibilità di impiego nelle più svariate forme, nel senso di iniziativa essi affinano la loro abilità e diventano esemplari. Da Tripoli il corrispondente di guerra del *Times* così scriveva allora: « Nessuno può avere osservato l'opera compiuta dalle aeronavi e dagli aeroplani italiani senza sentirsi profondamente impressionato per l'abilità e il coraggio dei piloti italiani in guerra... I voli compiuti dal capitano Moizo, dal capitano Piazza e dal tenente Gavotti fino a Garian ed al Tarhuna rimarranno memorabili. I risultati pratici dei voli degli aeroplani sono inestimabili... le fotografie prese dagli aviatori italiani durante i combattimenti bastano a provare la loro meravigliosa abilità ».

Dietro il cimitero di Bad Isdid, in un campo di trifoglio, uomini e macchine sono pronte per la prova. Il 23 ottobre 1911 Piazza vola per primo sul nemico e Moizo lo segue; nello stesso giorno Caneva manda i primi ordini per l'esecuzione di ricognizioni verso Azizia e nelle zone Sud - Sud-Est - Sud-Ovest di Tripoli; la missione venne compiuta con risultati importantissimi, poiché si poté stabilire che a due chilometri circa dagli avamposti nostri esisteva una linea continua di tiratori nemici, che si stendeva dalla oasi di Tripoli al mare. In tal modo le batterie di terra e le navi poterono regolare il loro tiro.

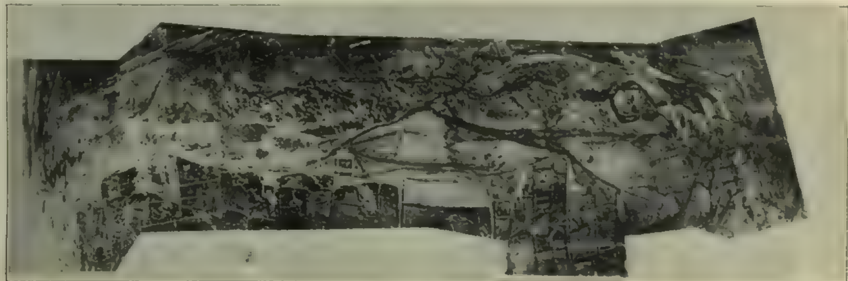
Così dice il poeta nella *Canzone della Diana*:

Immune sulla grandine che spazza
l'oasi atroce, splendido nell'alto
cielo un alato spia. Salute, o Piazza.

Da questo momento l'attività dei nostri aviatori diventa instancabile e si effettua nelle forme più svariate di impiego. Noi non vogliamo qui elencare quest'opera magnifica perché la visione di essa balzerà chiara dinnanzi al pubblico che potrà visitare la sezione dell'Esposizione dell'Aeronautica dedicata alla guerra libica. Il pittore Pratelli che all'allestimento della sala ha donato il suo fine intuito di artista, ha saputo ricostruire con la larga ed efficace documentazione fornita dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica l'ambiente nel quale si manifestò, visse e rifulse l'opera dei nostri aviatori in Libia.

La multiforme attività per cui il contributo prezioso di essi va, dal tracciamento dei rilievi topografici che servirono a correggere fondamentali errori preesistenti, alla cooperazione con le truppe nei combattimenti di Sciara-Sciat, di Ain-Zara, al lancio dei proclami, ai bombardamenti di Gavotti con le bombe Cipelli di cui Moizo studiò il caricamento e la difficile e pericolosa manovra di lancio, da eseguire con la mano sinistra dopo aver strappato il gancio di sicurezza con i denti.

Il poeta così canta:



Il trinceramento di Gargaresch fotografato dal draken (1912)



Il sottotenente Giulio Gavotti e l'apparecchio « Etrich ».



Il capitano Piazza col « Blériot »

E tu, Gavotti, dal tuo lieve spalto
chinato nel pericolo dei vénti
sul nemico che ignora il nuovo assalto
Anche la Morte or ha le sue sementi
La bisogna con una mano sola
tratti e strappi la molla con i denti.
Poi, come il tessitor lancia la spola
o come il fromboliere lancia la fromba
(gli attoniti la grande ala sorvola)
di su l'ala tu scagli la tua bomba
alla súbita strage, e par che t'arda
il cuor vivo nel filo della romba

Ed il primo volo di notte quanto terrore e scompiglio causò nell'accampamento arabo?

Molti anni sono passati da allora; oggi nella sala della guerra libica gli avvenimenti rivivono per noi ed ogni documento, ogni cimelio ci riporta laggiù dove un nucleo di valorosi si iniziò alla guerra aerea, ogni documento ed ogni cimelio sa dirci di quanto ardimento siano capaci i combattenti italiani. Il Blériot di Piazza, per lunghi anni gelosamente custodito nel Museo del Genio, oggi sovrasta la grande sala della Libia sullo sfondo di nuvole tra la figura in estasi dell'arabo invocante l'aiuto divino e la Venere cirenea dai contorni a grafito



La prima ascensione del dirigibile « P 2 » a Tripoli

Dinanzi al primo apparecchio che oggi confrontiamo con i modernissimi, agili e veloci apparecchi lanciati a 700 Km all'ora sentiamo che il valore spirituale di tale cimelio va al di là del valore materiale. Gli aviatori della Libia con la loro ardua opera superarono la potenzialità della macchina. C'è in ciò un poema di sublime poesia e poeta si improvvisò Piazza quando d'Annunzio nella citata *Canzone della Diana* celebrando gli aviatori libici aveva dimenticato il nome di Moizo; Piazza scrisse la terzina per ricordare il compagno e d'Annunzio volle inserirla nella Canzone

E tu Riccardo Moizo che sdegni
Narrar le gesta tue e taci ed opri
Modesto eroe del cielo in cui tu vivi.

Fu in questo ambiente pieno di pura e grande suggestività che si iniziò al volo il grande eroe di Lubiana, la prima medaglia d'oro dell'Aeronautica, Oreste Salomone Il tenente d'amministrazione in Libia, sedotto dalla poesia del volo, volle essere aviatore, sostituendo alla vita tranquilla il rischio

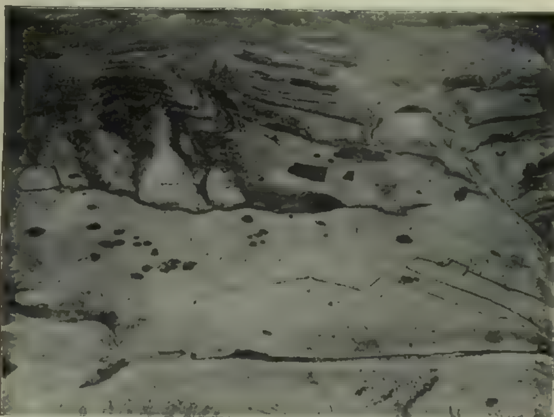
Di lui così scrive un amico carissimo:

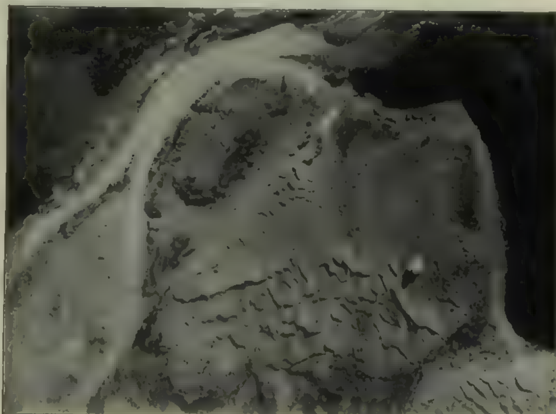
« Si aggirava intorno agli *hangars* come un giovane ardente ed irrequieto intorno alla casa dell'amata e faceva la corte agli aeroplani come forse non l'aveva mai fatta a donna. Piazza che aveva sensibilità squisita comprese e lo chiamò ad amministrare quel primo nucleo di aviatori. Era un passo: il tenente Salomone scriveva numeri e cifre quando i motori tacevano, ma se il rombo dei cinquanta HP rompeva i silenzi libici, accorreva sul campo, guardava, sognava, attendeva... ».



Veduta aerea di Azizia al tempo della guerra libica.

Quando Salomone ottenne il rimpatrio per imparare a volare fece presto a mettere le ali


Veduta aerea del Garian


Bombardamento aereo di Sidi-Ben-Nur

e gli crebbero così forgiate di audacia che, rientrato in Libia, prima che la guerra finisse, seppe guadagnarsi una medaglia d'argento al valor militare quale preludio alla grande gesta della selva di Ternova, che gli segnò sul petto il più alto ed ambito segno del valore.

Son passati tanti anni ma il ricordo è sempre vivo per noi. Per chi vuole meglio ricordare la visione passa e si completa nella sala dell'Esposizione dedicata alla guerra libica; nell'atmosfera creata dal Pratelli, avvenimenti ed uomini, in una fusione perfetta dicono tutta la passione vissuta dagli aviatori in Libia.

Vorremmo elencare i nomi dei valorosi per rendere omaggio devoto a tutti gli aviatori, ai dirigibilisti, agli aerostieri; poiché la flottiglia del più leggero, con i dirigibili ha gareggiato in bravura con le ascensioni del «P 2» e «P 3»: i nomi di Scelsi, Valle, Valli, Ponzio, Brivonesi sono legati a questa prima impresa guerresca in cui i nuovi mezzi si rivelarono ampiamente nelle loro possibilità presenti e future.

Nel dicembre 1911 altre due squadriglie partivano per la Cirenaica comandate da Montù: vi appartenevano Dal Mistro, Verona, Manissero, Ruggerone, Rossi: nomi cari al popolo italiano.

Alla fine della guerra gli aviatori avevano al loro attivo 712 voli ed i dirigibili 136 ascensioni compiuti spesso in condizioni atmosferiche poco propizie.

Le cifre sono eloquenti e non richiedono alcun commento. Il generale Moris alla fine della campagna nel constatare la grande opera compiuta esprimeva il desiderio e l'augurio che «l'opera fatta, indubbiamente grandiosa, restasse duratura».

Desiderio ed augurio che vedremo non ebbe a realizzarsi come sarebbe stato necessario, poiché gli ammaestramenti che avrebbero dovuto servire di elementi basilari per la costituzione e l'organizzazione dell'aviazione militare, mentre fosche si addensavano le nubi del conflitto mondiale, non riuscirono a rimuovere ostacoli, trascuratezze, diffidenze e noi giungemmo purtroppo al 24 maggio 1915 in condizioni di evidente inferiorità. Ma di ciò diremo parlando dell'aviazione italiana nella grande guerra.

Il primo periodo del conflitto mondiale e la neutralità italiana mentre la grande lotta volgeva accanita su tutte le altre fronti, avrebbero certamente consentito di provvedere, sia nella qualità che nella quantità, al perfezionamento dei mezzi aerei, ma tale periodo era trascorso senza che provvedimenti adeguati fossero venuti incontro alle necessità della nuova arma.

Il 7 gennaio 1915 si costituiva il Corpo Aeronautico militare; ma l'esperienza preziosissima che noi avevamo acquisito durante la guerra libica, dove le svariate forme di impiego avevano dato i loro frutti, per cui la quinta arma si presentava ormai come la collaboratrice fondamentale delle forze armate nei futuri conflitti, non era valsa ad imprimere allo sviluppo, al perfezionamento ed all'accrescimento dei mezzi aerei quel ritmo che sarebbe stato desiderabile e necessario.

Ecco perché allo scoppio dell'ostilità poterono essere mobilitate solo 12 minuscole squadriglie, 3 dirigibili ed alcune sezioni aerostatiche non sufficientemente attrezzate. È necessario mettere in rilievo ciò poiché per la riuscita delle nostre operazioni militari all'inizio della guerra i soldati dell'aria seppero supplire con l'ardimento alla scarsezza e imperfezione dei mezzi.

Ma l'evoluzione della nostra aeronautica nel periodo della guerra, sia per quanto ha tratto alla sua efficienza quantitativa e qualitativa e sia principalmente per quanto si riferisce a criteri di impiego è rappresentata da una parabola ascendente il cui vertice è segnato dalle condizioni di efficienza e di preparazione morale e materiale nelle quali l'armata del cielo si schierò per combattere l'ultima nostra battaglia vittoriosa.

E le tappe che segnano il rapido cammino dell'Aeronautica della guerra sono opera di sacrifizi purissimi che noi qui vogliamo ricordare.

Entrata in campo all'alba del 24 maggio 1915 l'Aeronautica italiana, povera di mezzi, ebbe uomini magnifici che seppero difendersi con la pistola o col moschetto dagli apparecchi nemici armati oramai di mitragliatrice.

Ma l'organismo sotto la pressione della necessità della guerra si perfeziona, si adatta alle nuove esigenze.

Ecco che nell'anno 1916, attraverso una serie di intelligenti e coordinati sforzi i mezzi aerei si sviluppano. Dallo studio del tecnico e del progettista si delinea il velivolo, il motore, l'arma, la bomba; le costruzioni assumono un ritmo sufficiente ai bisogni. Il personale navigante crea l'impiego e dall'impiego scaturiscono le specialità, le formazioni, la tattica aerea.

Fra le azioni notevoli compiute nel primo periodo sono: i bombardamenti di Lubiana dove Salomone si guadagnò la medaglia d'oro nell'episodio magnifico della selva di Ternova; l'azione di attacco vittorioso dei nostri cacciatori contro 30 cacciatori nemici con l'abbattimento di quattro apparecchi da parte dei nostri; le incursioni sugli impianti di Opcina ed Adelsberg ed il bombardamento dell'arsenale del Lloyd Triestino dove il nemico aveva organizzato una base per idrovolanti destinati alle operazioni contro le città costiere; solo due degli idrovolanti esistenti riuscirono a prendere il volo ed a salvarsi dalla distruzione.

In combattimenti aerei i nostri cacciatori abbatterono 13 apparecchi.

Nel periodo che precedette la sesta battaglia sull'Isonzo anche i dirigibili poterono cooperare con 8 azioni di bombardamento prendendo a bersaglio il campo di aviazione di Aisovizza ed i principali nodi ferroviari della Venezia Giulia.

Le nostre squadriglie da ricognizione venivano intanto preparando con numerose osservazioni e rilievi fotografici i dati indispensabili ai comandi per la imminente offensiva contro il campo trincerato di Gorizia.

Ad offensiva iniziata gli aeroplani volarono ininterrottamente sul cielo dell'azione ed a bassa quota dal Sabotino al mare, sorvegliando i movimenti del nemico, comunicando per radio l'andamento dei tiri delle nostre artiglierie e lan-

ciando messaggi in prossimità delle sedi dei Comandi per informarli delle fasi della nostra avanzata.

L'aumento dell'attività aerea fu la naturale conseguenza dell'aumentata potenzialità in qualità e quantità dei nostri mezzi aerei.

Le minuscole 12 squadriglie alla fine del 1916 erano diventate 40 e l'industria aveva fornito 1300 aeroplani, 2300 motori, e 1700 eliche.

Queste in sintesi le realizzazioni, ad esse fanno corona l'ardimento dei piloti, lo spirito di sacrificio di tutto il personale navigante che in episodi del più puro eroismo seppe controbattere l'ardimento dell'aviazione avversaria conquistando il dominio del cielo.

In duelli aerei 85 apparecchi nemici furono abbattuti e furono compiute 540 azioni di bombardamento con risultati tangibili.

Col 1917 il Comando Supremo, convinto che almeno per i compiti più importanti l'aeronautica dovesse agire a masse, costituì alle sue dirette dipendenze un nucleo da bombardamento da impiegare di volta in volta sugli obbiettivi che occorresse battere ad oltranza.

Durante tale periodo le squadriglie da ricognizione e per l'artiglieria resero servizi importantissimi e le squadriglie da caccia poiché l'aviazione germanica, venuta decisamente a rinforzo di quella austriaca, mostravasi aggressiva, furono sempre pronte a respingere ogni tentativo di azione aerea infliggendo perdite rilevanti al nemico.

Il 23 maggio uno stormo di velivoli forte di 140 unità, intervenne nella battaglia. L'azione fu definita un vero assalto dall'alto contro le truppe in trincea; dieci tonnellate di alto esplosivo furono lanciate dai bombardieri.

Nella battaglia della Bainsizza (19-28 agosto) che fu l'ultima combattuta sull'Isonzo, l'Aeronautica scrisse una brillantissima pagina della sua storia. Gli aviatori tennero sempre il dominio del cielo. Gli apparecchi volarono tutti i giorni con qualunque tempo.

L'opera compiuta in detta battaglia si compendia magnificamente nelle seguenti cifre: 2474 voli, 121 tonnellate di esplosivo lanciato, 70 combattimenti aerei.

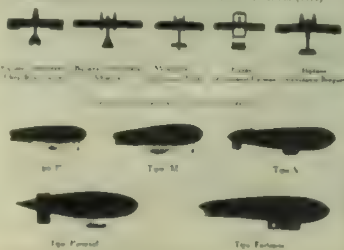
Il 5 ottobre Gabriele d'Annunzio con 12 apparecchi, superando gravi difficoltà, bombardava Cattaro.

Il periodo valoroso dell'arretramento sul Piave, trovò la nostra aeronautica pronta ad ogni sacrificio; soltanto così si potevano salvare come si sono salvati, gli apparecchi delle squadriglie avanzate senza che uno solo cadesse in mano al nemico. Alcune nostre colonne pressate da vicino dalle truppe avversarie potevano acquistare distanza soltanto perché i nostri aviatori, malgrado le cattive condizioni atmosferiche, scompigliarono il nemico smorzandone lo slancio.

Durante le tormentose giornate d'assestamento al Piave i nostri cacciatori si prodigarono contro i mezzi aerei nemici rinforzati da squadriglie tedesche e se le perdite nostre sono rilevanti, 51 velivoli avversari furono abbattuti di contro ai 21 da noi perduti; numerosi gli episodi di fulgido eroismo e di abnegazione con i quali i soldati dell'aria, in mezzo alle difficili condizioni atmosferiche, seppero contrastare dal cielo l'avanzata nemica.

L'anno 1917 si chiuse col fulgido episodio della battaglia aerea di Istrana del 26 dicembre. Trenta apparecchi nemici nelle primissime





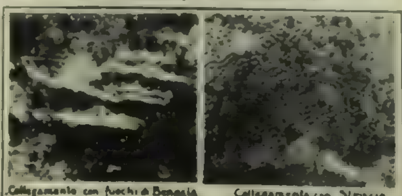
Documenti della grande guerra. Tavole distribuite ai comandi per far riconoscere dai profili aeroplani idrovolanti e dirigibili italiani

Secreto.

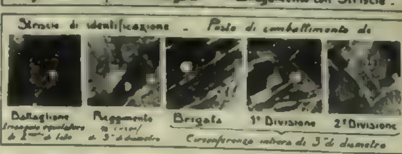
Collegamento fra fanteria e Comandi per mezzo dell'aeroplano

... Ciò che fa l'Aviatore... ——— ... Ciò che fa il Fuciliere...









Altre fumate:
Fumata gialla (impiegata soltanto per segnalare contrattacco)
Fumata con paracadute —

Tabella « secreta » per il collegamento della Fanteria coll'Aviazione



Apparecchio austriaco inseguito da un caccia italiano





Un draken incendiato gli osservatori si salvano col paracadute



Un « Voisin » ed un idrovolante « F. B. A. »

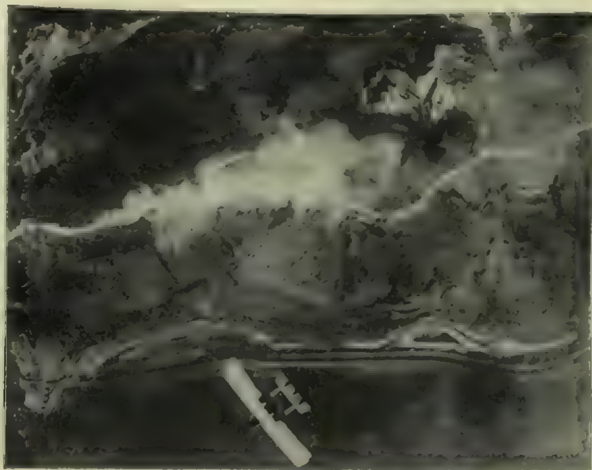






Apparecchi austriaci abbattuti.





« Caproni » che effettua un bombardamento.
A sinistra: Bombe lanciate da un aeroplano durante una furibonda azione sui bersagli nemici.

[illegible] del Carso durante un bombardamento aereo



Francesco Baracca e Keller



L' « Aquila romana » di Salomone di ritorno dall'eroico volo su Lubiana



Ponti sul Piave a villa Jacur, colpiti dai nostri aviatori

ore del mattino, approfittando della foschia, attaccarono di sorpresa il campo di Istrana sede del 6° Gruppo Aeroplani. I nostri cacciatori alzatisi in volo quando già le prime bombe cadevano nei dintorni, ebbero ben presto ragione sull'avversario, pur superiore in forze, ed otto apparecchi furono abbattuti; più tardi un'altra squadriglia nemica ritentò l'azione perdendo altri 3 apparecchi: tutti i nostri cacciatori rientrarono incolumi alla base.

La crisi attraversata, per quanto grave, non intaccò la nostra aeronautica che riuscì ben presto a sistemarsi sui campi dietro il Piave riprendendo la propria efficienza.

Con rinnovellata lena essa continuò l'arduo, quotidiano lavoro per riconquistare il dominio del cielo. S'inizia così un periodo di nuova e rapida evoluzione. In ogni campo, dalla ricognizione, al bombardamento, alla caccia si ottengono gradualmente risultati tali da mettere in luce la crescente importanza dell'arma aerea nella preparazione e nella esecuzione delle operazioni militari. Contemperando l'importanza e il valore ascritti in passato all'azione individuale, si mira a sostituire ad essa l'azione a massa, più rispondente alle nuove necessità della guerra aerea e più feconda di risultati materiali e morali

Nel campo della caccia, al monoposto isolato che solca il cielo in cerca di preda, si sostituisce la pattuglia di monoposti; nel campo della ricognizione non è più il biposto che si avventura da solo nell'interno del territorio nemico per assolvere i vari compiti, ma è anche qui la pattuglia serrata e disciplinata scortata e difesa dai caccia.

Si giunge così all'offensiva austriaca del giugno 1918 e alla battaglia del Piave durante la quale la costituzione, attuata per la prima volta, di una massa da caccia permette di tenere continuamente la padronanza assoluta del cielo sovrastante la battaglia

Nei primi dieci giorni 107 apparecchi furono abbattuti dai nostri cacciatori i quali iniziarono in quell'occasione le azioni di mitragliamento a bassa quota con un impiego quanto mai ardito e pericoloso ma altrettanto efficace ai fini materiali e morali

Dopo una settimana di lotta magnifica, le nostre valorose truppe ributtavano il nemico battuto sulla sinistra del Piave: la prima fase della vasta battaglia si era chiusa con la vittoria delle nostre armi. A questa vittoria l'aeronautica ha dato il contributo della propria proficua azione con sereno ardimento, con slancio generoso, con abnegazione profonda.



Trinceramenti presso il Triangolo ferroviario di San Pietro rilevati dalla fotografia aerea

LA CROCIERA DEL DECENNALE



LA PARTENZA ALL'ALBA DA ORBETELLO



IN VOLO SOPRA L'ATLANTICO





LA TRAVERSATA DELLE ALPI



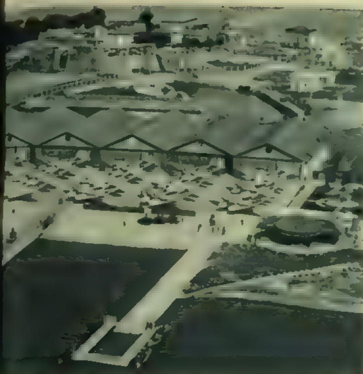
IL TRIONFALE RITORNO: GLI EROI NEL CIELO DI ROMA.



LA TAPPA PIU' DURA ORE ED



IL MARESCIALLO BALBO ALLA GUIDA DEL SUO



...ETELLO IL NIDO DELLE AQUILE



...RA LE NUBI SULL OCEANO



LA SQUADRA GIUNGE A NUOVA YORK



...ARECCHIO



SOPRA I GHIACCI POLARI VERSO CARTWRIGHT



IL GIGANTE DAL PRODIGIOSO CUORE D'ACCIAIO CHE HA SEMPRE PULSATO ALL'UNISONO COI CUORI DEGLI EROI.

(Foto R. Aeronautica)

I brillanti risultati vennero tuttavia turbati dalla morte del maggiore Francesco Baracca, l'impavido cavaliere dell'aria ed il vincitore di 34 duelli aerei. Fu scritto allora in Austria che il maggiore Baracca era stato abbattuto in combattimento aereo dagli aviatori tedeschi, ten. Barwig e sergente Kaner. La diceria risultò priva di fondamento e il Comando Supremo stigmatizzò questo tentativo, unico nella storia della guerra, di attribuire falsi allori a chicchessia, affermando che l'abbattimento del maggiore Baracca fu vanto di un ignoto fantoccino nemico che colpì l'eroico aviatore mentre da bassissima quota mitragliava reparti in movimento sulle passerelle del Piave.

Il 9 agosto 7 apparecchi della *Serenissima* guidati da Gabriele d'Annunzio, sorvolando la capitale del cadente Impero, lasciavano cadere manifestini tricolori incitanti il popolo a liberarsi dal giogo del militarismo prussiano e dalla dinastia già onusta di colpe.

Questa schiera di velivoli tricolori trasvolante nel cielo

Donec ad metam.

In questo mattino d'agosto, mentre si compie il quarto anno della vostra convulsione disperata e luminosamente incomincia l'anno della nostra piena potenza, l'ala tricolore vi apparisce all'improvviso come indizio del destino che si volge.

Il destino si volge. Si volge verso noi con una certezza di ferro. E' passata per sempre l'ora di quella Germania che vi trascina, vi umilia e vi infetta. La vostra ora è passata. Come la nostra fede fu la più forte, ecco che la nostra volontà predomina e predominerà sino alla fine. I combattenti vittoriosi del Piave, i combattenti vittoriosi della Marna lo sentono, lo sanno con una ebrezza che moltiplica l'impeto. Ma se l'impeto non bastasse, basterebbe il numero; e questo è detto per coloro che usano combattere dieci contro uno. L'Atlantico è una via che non si chiude ed è una via eroica, come dimostrano i novissimi inseguitori che hanno colorato l'Ourcq di sangue tedesco.

Sul vento di vittoria che si leva dai fiumi della libertà, non siamo venuti se non per la gioia dell'arditezza, non siamo venuti se non per la prova di quel che potremo osare e fare quando vorremo, nell'ora che sceglieremo.

Il rombo della giovine ala italiana non somiglia a quello del bronzo funebre, nel cielo mattutino. Tuttavia la lieta audacia sospende fra Santo Stefano e il Graben una sentenza non revocabile, o Viennesi.

VIVA L'ITALIA!

Gabriele d'Annunzio

9 agosto 1918

Uno dei messaggi lanciati su Vienna da Gabriele d'Annunzio



D'Annunzio e Palli prima del volo su Vienna

di Vienna era la fiera avanguardia di Vittorio Veneto.

Con la larga esperienza acquisita durante la battaglia del Piave l'Aeronautica italiana riprende la sua accurata preparazione intesa a migliorare ed a aumentare sempre l'efficienza dei reparti, perfezionando la tattica ed estendendo l'impiego nelle forme più svariate.

Speciale rilievo merita l'attività relativa al servizio di informazione. Per attuare tale delicato e rischioso compito vennero eseguite sul territorio invaso accurate ricognizioni con lo scopo di scegliere opportuni punti di atterraggio di nostri apparecchi che durante la notte lasciavano di là informatori pratici della zona.

Con tale intensa e continua preparazione dei mezzi e degli uomini, fatta di ardore e di fede, l'Aeronautica si apprestò alla fine di ottobre a combattere nel cielo l'ultima vittoriosa battaglia.

La brevità dell'azione terrestre vittoriosa e la persistenza del maltempo non hanno permesso lo sviluppo completo di quell'azione aerea per la quale mezzi e uomini, con cura e con fede, erano stati da tempo approntati, non di meno dal cielo i soldati dell'aria, in nobile gara di ardimento, sfidando con le insidie del nemico quelle del tempo costantemente avverso, non hanno cessato un istante di dare ai combattenti delle altre armi il loro aiuto per il conseguimento della vittoria.

Questa per sommi capi e nelle fasi più salienti l'opera dell'aeronautica militare durante la guerra.

Nella diuturna gara di nobile emulazione i soldati dell'aria sono apparsi di un ardimento superiore ad ogni elogio. Episodi innumerevoli stanno a provare la loro abilità, la loro tenacia ed è per il valore di essi se contro ai mille e più apparecchi da noi abbattuti solo 128 sono i nostri apparecchi abbattuti per opera nemica.

Venti medaglie d'oro al valore militare, numerosa l'eroica falange di coloro che con le proprie gesta o con morte generosa hanno avvolto in un velo di leggenda gli albori dell'arma nuova.

Oggi, in una sala dell'Esposizione dell'Aeronautica Italiana che Mario Sironi con appassionata commovente comprensione ha saputo allestire nel travaglio interno del suo desiderio artistico superato dalla immaginazione stessa che lo tormenta, noi vediamo ricostruita da paziente lavoro l'epopea eroica degli azzurri di Vittorio Veneto.

Nell'ambiente suggestivo le vecchie ali di guerra non sono aridi cimeli, ma dominano potenti ancora e ci dominano soprattutto quando noi lentamente con sentimento religioso ci attardiamo ad esaminare e rievocare la grande epopea.

Passano gli eroi, schiera gloriosa di compagni i di cui nomi sono incisi nei nostri cuori a caratteri d'oro; essi sanno che noi abbiamo raccolto tutto di loro e che il giuramento che il poeta soldato ed aviatore volle dal Sette di Vienna vale sempre e per tutti gli aviatori italiani. Nessuno di noi si arresterà se non con l'ultimo battito del motore.

Nella volontà del Duce dell'Italia fascista l'ala che ha ripreso il suo volo non sarà più infranta.

FRANCESCO CUTRY



La capitale austriaca « bombardata » dai manifestini della eroica squadriglia dannunziana



Il Duce col suo istruttore Cesare Redaelli.

MUSSOLINI AVIATORE

I visitatori dell'Esposizione Aeronautica si soffermano con particolare commozione dinanzi all'apparecchio col quale il Duce nel 1921 fu costretto ad un brusco atterraggio ad Arcore, in seguito a un criminoso atto di sabotaggio al motore. Cesare Redaelli, asso di guerra e pioniere dell'aviazione civile, che ebbe la ventura d'essere maestro di pilotaggio al Duce e suo compagno nella pericolosa caduta, rievoca per i lettori de *L'Illustrazione Italiana* il drammatico episodio. Nel pubblicare queste brevi note del Redaelli, ricordiamo che recentemente egli ha dato alle stampe un volume: *Iniziando Mussolini alle vie del cielo* (Arcore, presso l'Autore); volume del più alto interesse non soltanto per i fatti poco noti che porta a conoscenza del pubblico, ma anche per le osservazioni che l'autore ha potuto fare in quel tempo sulla personalità del Duce

Nel luglio 1920 ebbi la fortuna di vedermi presentare il professore Mussolini... Egli intende volare, vuole subito inscriversi alla scuola di pilotaggio da me diretta ad Arcore.

Il 20 luglio hanno inizio le lezioni: fra le correzioni e i consigli per poter vincere le contrarietà degli elementi atmosferici alternavamo anche discussioni di carattere politico e dai suoi discorsi non potevo che restar preso dalla sua generosità, dal gran senso di comprensione dei bisogni del popolo italiano, dalla commozione e riconoscenza ch'Egli provava per i caduti dell'ultima guerra.

I progressi del mio Allievo mi stupivano: sempre ansioso di conoscere, mai distratto, con una forza d'attenzione superiore ad ogni altra. Ne è prova la lezione sul magnete. Gli chiesi se, sapendo già guidare l'automobile, conoscesse il magnete. La risposta fu negativa. Presi un magnete, lo smontai e glie ne descrissi ogni pezzo. Benito Mussolini ritornò dopo una settimana senza aver avuto il tempo di pensare all'argomento. Alle mie domande di parlarmi dell'ultima lezione così come se ne ricordava, quale non fu la mia meraviglia nel sentire il mio eccezionale Allievo ripetere la descrizione esatta e il funzionamento preciso dei singoli pezzi del magnete.



L'apparecchio col quale il Duce ebbe il pericoloso incidente ad Arcore. (Attualmente alla Mostra dell'Aeronautica)

Un'altra volta venne al campo accompagnato da un ardito. Aveva premura perchè ad una data ora doveva allontanarsi per un duello. Gli feci subito la mia lezione: anche quel giorno mi serbava una sorpresa; mai Egli si era dimostrato tanto pronto, tanto abile. Il pensiero di misurarsi con un altro uomo armato Lo eccitava, rendendolo oltremodo lucido e sveglio.

Sul campo Egli portava sempre la sua innata vivacità che si manifestava in subitanee risoluzioni. Anche coloro che gli erano ostili sentivano il fascino della sua superiorità.

Ormai era corsa la voce che Benito Mussolini veniva ad Arcore per le lezioni di volo e i nemici scelsero questo luogo per un attentato di ostilità. Si sparpagliarono per il campo coll'intenzione di impedire qualsiasi decollo. Si cercò di persuadere; visto inutile si passò ai fatti, ma questi provocarono una reazione pericolosa. Immediatamente fummo oggetto di una sassaiuola furiosa da metterci in serio pericolo. L'impotenza a difenderci mi toglie il lume della ragione: preso da un'ira sorda, una forza terribile mi pervade e mi spinge ad agire. Entro nell'hangar aperto e balzo sull'apparecchio; lo tengo con fermezza ad una quota minima. Sento il colpo di un sasso sull'ala. Punto deciso sulle persone e mi lancio ad una diabolica caccia all'uomo. I tristi si sbandano terrorizzati: chi si getta nel fosso, chi contro la siepe, chi verso gli hangar; fu una fuga pazza che lasciò il campo completamente sgombro.

All'approssimarsi del doloroso anniversario di Tullo Morgagni, Mussolini che era ormai progredito nelle lezioni di doppio comando mi chiese se era possibile andare col mio apparecchio sino a Verona per la commemorazione dei diciassette caduti. Egli voleva con questo volo reagire contro i negatori dell'aviazione italiana. Lo assicurai e la partenza fu decisa. Il viaggio fu difficile per il vento contrario. Ricorderò sempre il gesto di Mussolini nel gettare un fascio di fiori sulla lapide dei Caduti del 2 agosto 1919. L'amico il collega voleva onorare le vittime con un atto di solidarietà, percorrendo la stessa rotta che a loro era costata la vita, per dimostrare a tutti gli Italiani che un disgraziato incidente non doveva costituire l'arresto dell'ala italiana, ma un doloroso sacrificio inevitabile in tutte le conquiste, in tutte le ascese umane. Durante la semplice e commovente commemorazione Mussolini mi volle sempre con sè e allora mi raccontò che un caso fortuito lo aveva trattenuto all'ultima ora dal prendere parte al tragico volo.

Nel marzo 1921 una sgradita sorpresa ci era riservata per un atto di sabotaggio compiuto da ignoti malfattori. Dopo un primo felice volo il mio eccezionale Allievo stava compiendo il secondo quando m'accorgo che il regime del motore si abbassa; gli strappo i comandi di mano tentando di compiere un viraggio, ma l'apparecchio scivola incastrandosi nel terreno con l'estremità dell'ala sinistra e col motore. Mi alzo semintontito con una sola preoccupazione: Lui.

Il timore che ho sul suo conto si aggrava quando lo vedo col volto rigato di sangue. Ha una ferita alla fronte e al ginocchio. Potei poi verificare la causa dell'incidente: una delle tubazioni di passaggio dell'acqua dal radiatore al motore, era otturata con un fiore di pino. Dei vili avevano corrotto il personale addetto alla manutenzione degli apparecchi procurando il doloroso incidente.

Questo pericolo non affievolì l'entusiasmo di Mussolini al volo, ma Egli ritornò ad Arcore e spaziò ancora nei cieli dimostrando quella forza e tenacia, quell'ardimento e quella fermezza, quello sprezzo del pericolo senza cui non è possibile intraprendere nessuna opera audace.

E come sempre, anche allora attuò il suo motto sul modo di servire la patria, e cioè: «Fare della vita un'interrotta severa milizia, amare il rischio con le sue incognite, il pericolo con le sue seduzioni, la solitudine coi suoi silenzi che pongono finalmente l'uomo a contatto con l'essenziale e l'eterno».

Parole che risvegliano echi lontani e che troveranno nella gioventù nuova non solo la piena approvazione e l'intera comprensione, ma anelito febbrile per essere concretate in opere di vita, per una continua ascesa verso la potenza, il progresso e la conquista.

CESARE REDAELLI



A Taliedo nel giugno del 1921 dopo un volo di propaganda



A Centocelle fra i generali [illegible] Mercanti e Italo Balbo poco prima della partenza per Campoformido - maggio 1923



Il [illegible] dell'idroplano sul quale nel settembre del 1924 visitò le isole del Golfo di Napoli.

COME SI DIVENTA AVIATORE

Portati a Taliedo da un articolo di propaganda, da una voglia qualsiasi di togliersi dalle usuali abitudini, gli allievi piloti iniziano delle conversazioni quotidiane che li rischiarano sui segreti del rotativo e del motore fisso; cominciano a distinguere un monoplano da un biplano, un Caproni da un Cab, un Breda da un Ansaldo; imparano altresì che la *checcha* è un apparecchio da rullaggio, invece che un animale quadrupede; che un aeroplano si chiama *cassone* quando appare pesante e tutt'altro che agile, e molte cose, in esse compresa la moda elegante di portare il cappello di traverso per avere l'aspetto d'aviatore.

Taliedo è a tre passi da Milano e il campo non rappresenta nessun ideale: c'è la nebbia, la foschia e quanto basta per preoccupare un allievo durante i suoi primi voli.

Spenta, grigia, avvolta in una mezza luce bluastra, la piana si stende indefinita fra i grandi *hangars;* e c'è vicina la città che mostra la sua luce incollata nel cielo e qualche spirale di fumo.

La scuola dell'Aerocentro da Turismo si desta; i volonterosi aiutano i meccanici a schiudere le porte immense dei capannoni e gli aeroplani escono all'aperto: subito s'intende il fragore di un motore, dapprima irregolare, e un momento dopo l'apparecchio rulla e decolla, fa un mezzo giro a dieci metri dal suolo e s'innalza lento nel cielo sereno sotto il controllo del cronometrista, grasso e ridente come una foca.

I velivoli sono in linea; mancano il DO RA e il BL e altri ancora, sfasciati e smontati, ormai fra le mani dei motoristi, decisi a rimetterli fuori. Sono uomini di bell'umore, che non temono il freddo e che hanno una fiducia illimitata nei motori riveduti da loro, allo scopo evidente d'ispirarne una parte anche a chi deve montarli; ma sono schietti nell'espressione del volto e commuovono qualche volta con le particolari attenzioni che prodigano alle partenze degl'inesperti: controllano la *nourrice*, provano il bottone del contatto posto sul volantino, ripuliscono la mica oleosa che ripara dal vento il viso dell'aviatore e sono quasi affettuosi e seguono i voli con un interesse in cui si manifesta la loro cosciente responsabilità.



...e seguono i voli con un interesse in cui si manifesta la loro cosciente responsabilità

La vita dell'Aerocentro da Turismo è attiva e appassionata, affatto monotona, nelle giornate di sole sul campo, prima di tutto, non ci sono che allievi e piloti, senza alcuna distinzione fra uomini; rinasce quel cameratismo che appena si è conosciuto durante la guerra, in trincea, attenuato ma sempre sincero.

C'è il fascino del pericolo, a un posto d'onore nella psicologia di ciascuno: il terreno, meravigliosamente aperto sotto il cielo che promette una bella visibilità, si segna delle ombre degli aeroplani che passano, di quelli che rullano sulla terra nuda, pudica nel suo leggero mantello d'erba.

L'allievo non ha il tempo di riflettere: si



— Siamo intesi? Calma, calma soprattutto. — Sì.

occupa soltanto delle infinite piccole cose che compongono una giornata a Taliedo: il cambio di un'elica, di una crociera, un atterraggio movimentato e una capotata senza conseguenze. Impara a tenere i comandi con leggerezza, a marciare diritto sul suolo, ma s'intontisce al rumore del fisso, esita e si confonde, gli sfugge la pedaliera, tenta di staccare le ruote da terra inutilmente, si precipita come una meteora sul gruppo degl'istruttori che si salvano di corsa; magari gira attorno come una giostra finché non ha ritrovato il bottone che ferma il motore togliendo il contatto, e si beve.

Riceve il battesimo dell'aria a bordo di un apparecchio a doppio comando: l'allievo guida e l'istruttore rettifica, si sgola.

Dopo si beve.

Entrato in confidenza con l'apparecchio, càpita che rimetta piede a terra per raccogliere in pace qualche giorno di sospensione, con motivazioni spesso divertenti: «Malgrado le istruzioni avute, atterra di punta e danneggia il carrello», «Parte senz'attendere il via e contrariamente agli ordini, fa il doppio giro di campo, salendo oltre i mille metri; al sopraggiungere dell'oscurità non ritrova il terreno d'atterraggio e suscita notevoli preoccupazioni sull'esito del volo».

Quindi si beve.

La storia dell'Aerocentro da Turismo è quella degli allievi, che spesso regolano la loro esistenza sopra un ritmo uguale e concorde.

Si formano nuclei compatti: gente che strappa al proprio lavoro i mesi necessari al conseguimento del brevetto — un libriccino affatto simile a quello della Cassa di Risparmio; un piccolo ma risolutissimo esercito di fedeli dal quale l'Italia può sempre aspettarsi gradevoli e coraggiose sorprese.

— Benzina - Contatto!

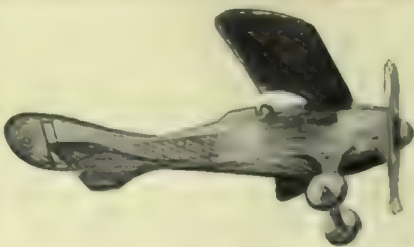
— Un momento: non è il caso di precipitare le cose. Si ricordi di provare il motore quando comincia la discesa. Dia poco gas per rullare, e... ha capito? Le raccomando di sorvegliare la linea di volo e stia calmo. Se non fossi sicuro della sua preparazione non la lascerei andare. Non lo picchi, l'apparecchio, e non mi faccia fare una brutta figura. Siamo intesi? Calma, calma soprattutto.

— Sì.

Allora, il capo istruttore dell'Aerocentro da Turismo, Paolo Benvenuti, accende una sigaretta e dà il via all'allievo che parte per la prima volta in volo da solo.

Sul campo di Taliedo non c'è nessuno che non conosca l'emozione che serpeggia fra il gruppo dei piloti, all'ora di un decollo.

Paolo Benvenuti ha l'aria di serafino in vacanza, lo sguardo di un bambino intelligente, di un uomo che abbia conservato la purezza dell'animo intatta, come se fosse rinato quotidianamente alla vita sulle zolle erbose della piana triangolare, incatenata dai capannoni militari, da quelli della Caproni e dell'Aviolinee italiane.



L'allievo gira sopra il campo e comincia a vedere l'aviazione in maniera personale finché si ritrova a lato di una ciminiera, donde, per forza di abitudine, riduce al minimo il motore, fa un dietro-front e comincia l'atterraggio dopo essersi bene assicurato che alle sue spalle non c'è più, finalmente, l'istruttore che lo corregge e ammonisce, limitando la sua azione intraprendente ed entusiasta.

Adesso fa quello che vuole e la rotta se la traccia da sé: per un attimo sente il peso della nuova responsabilità, dell'impegno morale che ha con il suo istruttore, del dovere che lo lega, ma non se ne spaventa. È come se l'avessero decorato al valore e se ne compiace.

Fa le manovre con serenità e tocca il suolo, subito dirigendosi verso il gruppo serrato dei camerati che hanno voglia di picchiarlo sul casco in segno d'augurio. I meccanici corrono incontro all'apparecchio e lo trattengono attaccandosi all'estremità delle ali. Paolo Benvenuti ha finito di fumare la sua sigaretta dalle proprietà sedative, che dev'essere forse la centesima ch'egli dedica al decollo di un allievo.

È tutta una teoria di prove e d'incidenti spirituali e materiali quella che precede l'operazioncina di collaudo di un ragazzo che frequenti Taliedo e ormai sembra finita, isolata nel tempo trascorso, poiché si apre un periodo nuovo magari inquietante; comunque altre ali sono state dischiuse e l'allievo marcia a lenti passi verso il brevetto.

Ogni istruttore ha il suo sistema, che differisce da quello di un collega, come in genere appare diversa la costituzione fisica di ciascuno: chi si posa sulle ruote, rivelando nella manovra il suo modo di camminare senza marcare il passo, con moderazione, sensibilissimo nell'ammiccare folgorante delle belle donne, senza per altro averne alcuna considerazione; chi atterra invece seduto, toccando contemporaneamente il suolo con le ruote e con la coda, lentissimo: pare che guardi bene ove mette il piede.

C'è l'apparecchio che parte di spinta, baldanzoso, con movenze giovanili, come se si sentisse in vena di scherzare con il vento e di ridere sul muso del plantigrado Caproni dal becco prepotente, sempre ingombrante nel cerchio celeste del cielo di Taliedo.

Si può dire che ogni pilota infonde nel suo aeroplano qualche cosa di sé, manovrando in modo da dargli gli stessi atteggiamenti della sua persona.

Se un pilota scantona rapidamente e di scatto all'angolo di una strada si può scommettere che in volo fa lo stesso con l'apparecchio.

(Disegni di Bazzi) LINO PIAZZA



rinasce quel cameratismo che appena si è conosciuto durante la guerra...

I VOLI NELLA STRATOSFERA

L'aviazione non ha mai dormito sugli allori — questo lo sanno tutti — benché in parecchie occasioni i risultati raggiunti siano stati tali da invitare proprio all'indugio nell'ebbrezza delle conquiste fatte, ma forse mai come adesso l'ambiente aeronautico mondiale ha dimostrato attività e tenacità nel seguire un dato scopo, e del resto quello che occupa i tecnici di ogni paese merita proprio la pena della massima attenzione e del più grande interessamento. Con un motto — schietto e preciso — possiamo definire l'attuale tendenza, è desso *sempre in alto* e con ciò intendiamo riferirci non al valore morale dell'espressione, quantunque sia sprone di mète nuove, ma proprio al senso materiale, vòlto alla conquista delle grandi altezze nell'azzurro inesplorato, per l'attuazione dei celeri voli regolari di domani.

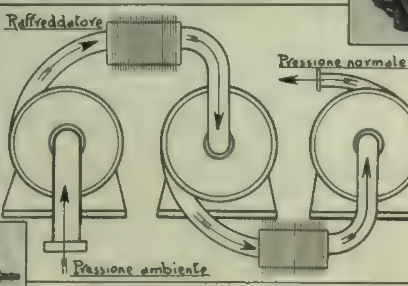
Da qualche anno, e precisamente dopo la prima ascensione di Piccard, una parola eminentemente tecnica ha avuto fortuna fra il pubblico profano ed è facilmente entrata nell'uso comune, e fu *stratosfera*: orbene, sarà proprio in questa alta regione dell'atmosfera, ai più ignorata fino a qualche anno fa, che si svolgeranno i futuri voli ad altissima velocità atti ad effettuare il celere collegamento di regioni geograficamente assai distanti fra di loro. Ma in che modo sarà proprio la stratosfera ad aiutarci in questa faccenda? Ed anzitutto, che cos'è essa con precisione?

L'involucro di aria che circonda la Terra — giudicato dello spessore di circa 200 chilometri — è stato studiato in base alle sue caratteristiche fisiche ed ambientali e lo si è idealmente diviso in *troposfera* fino all'altezza di circa 12.000 metri ed in *stratosfera* da questo livello fino a circa 80.000 metri, al di là essendovi un'atmosfera estremamente rarefatta composta quasi del tutto da elio ed idrogeno. La troposfera ha come caratteristica principale di diminuire la propria temperatura man mano ci si allontana dal livello del mare nella misura di circa cinque gradi ogni chilometro di ascesa e pertanto si può facilmente comprendere quali rigidissime temperature debbano esistere verso i 10-12 chilometri. Inoltre in questa zona vi sono continui moti verticali dell'aria ascendenti e discendenti in perfetto contrasto con quanto avviene nella stratosfera caratterizzata da una certa calma turbata tutt'al più da correnti orizzontali ancora poco conosciute in verità, ma che non si crede possano ostacolare i voli come i moti vorticosi e le correnti verticali. È naturale del resto che questa regione non sia ancora tanto conosciuta quando si pensi che da poco si sono tentate esplorazioni dirette con aerostati, mentre prima ci si doveva accontentare d'inviare dei palloni-sonda: al massimo questi raggiunsero i 40.000 metri (sarà certo difficile che l'uomo possa fare altrettanto, almeno per adesso) e da quanto si dedusse, pare che da questo limite in poi la temperatura sia in continuo aumento, e c'è chi pronosticò il raggiungimento di un centinaio di gradi sopra zero alle eccelse quote della stratosfera.

Fra tutte, la caratteristica che più ci interessa è quella della diminuzione della pressione man mano cresce l'altezza dal suolo e per dare un'idea concreta di ciò, basti dire che mentre — come ognun sa — al livello del mare l'altezza normale della colonna barometrica è di 760 millimetri di mercurio, a 1000 metri essa diventa 670; a 3000 metri scende a 520; a 5000 metri 400; a 10.000 metri, 210; a 17.000 metri circa 117 e finalmente a 20.000 metri d'altezza non è più che circa 62 mm.

La rarefazione dell'aria porta come naturale conseguenza alla diminuzione della resistenza che i velivoli incontrano durante l'avanzamento, il che equivale a dire che ad eguali resistenze dell'aria a differenti quote corrispondono velocità di traslazione ben diverse, essendo noto che a parità di densità del «mezzo» la fatica all'avanzamento cresce col quadrato della velocità: matematicamente — perdoni il lettore queste poche righe forzatamente aride — diremo dunque che col crescere della quota la velocità aumenta secondo la «radice quadrata» del rapporto delle densità. Ora con un esempio numerico faremo meglio comprendere quanto detto: se un aeroplano, munito di motore della potenza di 400 HP può raggiungere alle normali quote la velocità di 250 chilometri all'ora, per raddoppiare tale velocità dovrebbe poter vincere una resistenza dell'aria non semplicemente doppia ma quadrupla (due al quadrato) e quindi — ammessi per semplicità costanti tanti fattori che in realtà subiscono qualche variazione colla velocità — occorrerebbe equipaggiarlo con un motore da 1600 HP, ed un calcolo simile sarebbe da farsi per triplicarne la velocità (beninteso siamo ora in un campo puramente teorico) giungendo così ad una potenza inusitata dato che la resistenza dell'aria diverrebbe nove volte quella di prima.

Se invece il volo venisse effettuato alle alte quote, data la diminuita resistenza dell'aria, ecco che senza eccessivo dispendio in più le alte velocità diverrebbero realizzabili, così se l'apparecchio con motore da 400 HP di cui poco fa si parlava volasse a 12.000 metri di altezza, incontrerebbe una resistenza all'avanzamento pari alla quarta parte di quella di prima e per quanto detto la velocità si raddoppierebbe giungendo così ai 500 chilometri orari. Del pari toccando quote dell'ordine di 18.000 metri la resistenza dell'aria sarebbe la nona parte della primitiva e si potrebbero quindi raggiungere velocità di 750 km. all'ora.



Per evitare la «perdita» di potenza coll'altezza, si son studiati dei compressori che — pur assorbendo una certa frazione della potenza utile — consentono al motore di ritornare pressoché nelle sue normali condizioni; e come si vede nel disegno essi funzionano in «serie», ossia l'aria aspirata da uno viene ripresa dall'altro e così via. Nel caso per esempio di tre compressori ognuno col rapporto di 2,3, ciò vuol dire che la pressione di uscita è 2,3 volte quella di entrata, se il motore si trova a 20.000 metri di quota ove la pressione è di 62 millimetri l'aria dopo il primo compressore esce a pressione di 142 mm. (62×2,3) e dopo il secondo a 330 mm. (142×2,3) per trovarsi finalmente a 760 mm. (330×2,3) dopo l'ultimo, il che significa essere così l'aria come al livello del mare e l'alimentazione del motore diventare normale. Se l'apparecchio volasse a 15-16.000 metri il primo compressore verrebbe fermato, e se in quota scendesse a 6-7000 metri un solo compressore sarebbe pienamente sufficiente. — In alto è raffigurato uno di questi compressori aperto dal lato degli ingranaggi di comando delle varie giranti a seconda dell'altitudine, ed in basso si vedono le due giranti di un compressore a due sole fasi.

Questo è in linea di massima il problema degli aeroplani stratosferici, coi quali si spera di sorpassare di molto gli attuali limiti di velocità, pur tenendo presente che molte delle cifre messe in giro a questo riguardo non sono attendibili. Certo che pensando di toccare almeno i 18.000-20.000 metri di altezza, ove la pressione barometrica è soltanto un decimo o un dodicesimo di quella al livello del mare, si viene a dedurre dal calcolo che le velocità raggiungibili diventano assai più del triplo delle attuali, ciò che significherebbe muoversi nell'aere a 1500-1800 chilometri all'ora. Tutto questo è però troppo teorico poiché non è da dimenticare che l'apparecchio dovrà avere una maggior superficie alare (e quindi un maggior peso) per sostentarsi in atmosfera molto rarefatta, e nemmeno è da trascurare il minor rendimento dell'elica per quanto si adottino i tipi a pale orientabili in modo da variare a seconda del bisogno l'inclinazione secondo cui penetrare nel fluido: ad ogni modo è da credere che velocità dell'ordine del migliaio di chilometri orari saranno raggiunte e sorpassate, e così dall'Europa all'America si andrà veramente in poche ore ed anche con una certa comodità.

Un altro aspetto della questione merita un po' di attenzione, ed è quello del motore: come si comporterà esso nella stratosfera?

La sua potenza è proporzionale alle quantità di aria alla pressione atmosferica e di benzina che in rapporto costante entrano nel cilindro: ora se la pressione ambiente diminuisce, anche la potenza cade, così da dimezzarsi intorno ai 5500 metri di quota, da ridursi alla quarta parte verso i 12.000 metri e da annullarsi completamente a 20.000 metri, ove cioè il lavoro motore compensa appena quello resistente degli attriti cosicché nessun utile è più possibile ricavare per azionare l'elica. Le previsioni di prima sono dunque miseramente affogate?

Affatto, poiché i tecnici hanno superato l'ostacolo munendo il motore di un sistema di compressori che aspirano l'aria rarefatta della stratosfera e la comprimono in modo da mandarla nel cilindro alla stessa pressione esistente al livello del mare: naturalmente questi macchinari ausiliari assorbono un po' di potenza per funzionare, che si sottrae a quella disponibile per l'elica, ma in fondo non si tratta nemmeno di dispendi eccessivi (15-20%) e d'altronde colla loro opera i compressori ridanno veramente vita e forza al motore reso anemico dalla stratosfera.

Un' altra questione che non può essere trascurata è quella degli effetti fisiologici, e da esperimenti fatti è risultato che a partire da quote di 5000 metri si rende necessaria la respirazione mediante maschera, mentre dopo i 12.000 metri occorre provvedere la cabina stagna. Quest'ultima si rende del resto indispensabile nel caso di voli commerciali per evitare ai passeggeri i disturbi propri delle alte quote, come gonfiamento dello stomaco e degli intestini in parte pieni d'aria alla pressione normale, spostamento del diaframma contro il cuore, indebolimento dei sensi ecc.: la cabina a tenuta ermetica, con adatti dispositivi per il riscaldamento e l'evacuazione dell'aria viziata, alloggerà comodamente passeggeri e pilota, e quest'ultimo avrà perfetta visibilità attraverso i vetri dell'apposita torretta di osservazione.

—

È dunque uno sforzo teso ad un nuovissimo sbocco quello che in ogni paese anima i reparti aerotecnici d'avanguardia, e nel seguire i tentativi degli altri, ci è di sommo conforto sapere che anche da noi si lavora attivamente a questo riguardo: è infatti di pochi giorni fa la costituzione da parte del Ministero dell'Aeronautica di uno speciale Reparto d'Alta Quota avente il preciso incarico di studiare e realizzare motori ed apparecchi per questi voli, e come già il Reparto Alta Velocità seppe conquistare tante superbe vittorie, il nuovo Reparto non tarderà a dare i suoi frutti, grazie a quell'unicità di direttive e razionalità di organizzazione con cui sforzi e tentativi vengono coordinati senza perdite di tempo e di denaro.

Ormai si punta decisamente alle velocità di mille e più chilometri all'ora — la Coppa Blériot, temporaneamente aggiudicata all'Italia dopo che il cap. Scapinelli il 21 ottobre scorso raggiunse la bella media oraria di chilometri 619,3748 in mezz'ora di volo consecutivo, stabilisce che il vincitore definitivo dovrà raggiungere la velocità di mille chilometri all'ora — e per la posizione di primissimo piano da noi occupata nel campo aeronautico — è necessario ricordare ancora il primato di Agello con 682,403 chilometri orari ed il recente «record del vertice» di Donati con 14.433 metri di altezza? — abbiamo tutte le possibilità — tecnica ed esperienza, ma soprattutto fiducia e volontà — di presto riuscire nel nobile intento, e la nostra speranza è naturalmente che l'ala tricolore, vincitrice in mille contese, sia la prima a tagliare il traguardo dei tre zeri.

LUCIANO BONACOSSA

LA PENNA VERDE

NOVELLA INEDITA DI LUCIANO ZUCCOLI

Nell'aprire un dizionario storico, perché avevo bisogno di sapere in quale anno fu assassinato Eliogabalo, tra la pagina 526 e la pagina 527 ho trovato una piuma verde, diritta, che vi riposava da non so quanto tempo, e che, — forse perché un dizionario storico non si legge di frequente né di seguito, — non vi avevo mai vista.

Non l'avevo mai vista, ma rammento benissimo a chi apparteneva. Stava sul cappellino di Stefania Roisi, a sinistra, ficcata dentro il nastro di seta.

Era mia fidanzata, Stefania; e per davvero, fidanzata alla maniera antica, non come si può intendere oggi, che fidanzato e fidanzata son talora sinonimi di amanti. Alla maniera antica. E aveva vent'anni, e io ne aveva ventitré.

Vestiva spesso così: gonna abbastanza corta, stivaletti alti, giacca attillata a doppio petto, cappellino con la piuma a sinistra. Un modo di vestire oggi abbastanza comune, ma che rispondeva allora al carattere della giovane, coraggioso, franco, senza leziosaggini.

Ci si vedeva tutti i giorni, sempre alla presenza o con la compagnia di qualche uggioso rappresentante della sua o della mia famiglia, perché si vigilavano allora i fidanzati più che non si vigilino adesso i pazzi o i delinquenti.

Io aveva un pessimo carattere, in quel tempo. Amavo molto Stefania, ma non sapevo davvero perché dovessi sposarla. Il nostro fidanzamento era il risultato di una di quelle congiure di famiglia, che si fondano sopra il ragionamento di pacate persone di cinquanta anni e dispongono della vita di persone che ne hanno venti.

Amavo molto Stefania; ma avendo terminato i miei studi di legge, vivendo al primo piano di una casa in cui i miei parenti vivevano al secondo, essendo libero come si conviene a un giovane di ventitré anni, amavo altre quattro o cinque ragazze. Con la differenza che queste si potevan trattare non alla maniera antica, e talora, con molte cautele venivano esse a trovarmi nel mio appartamentino e ci si dimenticavamo fino alla mattina dopo.

Non ho che da arrossire, ma io vi racconto le cose come sono. Non ho che da arrossirne, perché anche Stefania veniva a trovarmi, di pieno giorno, naturalmente. L'avevo persuasa io. Quel vederci sempre sotto gli occhi di mammà e di papà, quel darci del lei, quei riguardi freddi e misurati ci assomigliavano a marionette, i cui fili stessero nelle mani dei vecchi: e risicavamo di invecchiare anche noi.

Per ciò, quando saliva a trovare i miei parenti, Stefania si fermava prima da me, come l'avevo pregata, (la cameriera si congedava alla porta di strada). Giungeva senza preavviso, io la baciava in fronte, la stringevo al petto, non troppo forte; poi seduti l'uno a fianco dell'altra, si cominciava a discorrere: in generale ci ridevamo delle nostre conoscenze e anche delle nostre famiglie, si parlava di libri, di fiori, di musica, e Stefania finiva con mille disegni pel nostro matrimonio: dove ella correva molto, e io andava più piano.

A un tratto si riprendeva, balzava in piedi, io le baciava le mani, (una volta la baciai sulle guance, ma ella arrossì in modo che mi tolse il piacere di quella piccola audacia), e saliva al secondo piano, ove io la raggiungeva poco appresso.

È difficile spiegarvi l'impaccio che mi prese un giorno che Stefania capitò un quarto d'ora dopo che se n'era andata Ortensia. Per disgrazia, Stefania si mise a sedere proprio sul divano, proprio nell'angolo in cui anche Ortensia si era seduta; e a me avvenne ciò che abbiamo veduto migliaia di volte al cinematografo: una sovrapposizione della figura d'Ortensia alla figura di Stefania; invece del sorriso di Stefania, il sorriso d'Ortensia: Stefania che si dissolveva e Ortensia che prendeva il suo posto.

Il cinematografo non esisteva ancora, in quei tempi, ma io l'ho pregustato quel giorno.

Dovetti fare uno sforzo sopra me stesso per rammentarmi che mi stava innanzi una signorina, una fanciulla, la mia fidanzata, e non quell'altra, e per trattarla col riserbo e l'educazione che ella meritava.



— Che errore! — mormorò Stefania, ancora più pallida (Disegno di [illegible])

Questo potrebbe parervi strano, anzi inverosimile, se non vi confessassi che Ortensia Tarquini aveva con Stefania Roisi una somiglianza straordinaria, appena credibile: la stessa figura, la stessa forma di viso, gli stessi capelli neri, gli stessi occhi limpidi, che in Stefania dicevano l'anima pura e candida, e in Ortensia non so che cosa dicevano, ma erano gli stessi.

Ciò ha gettato un grande scompiglio nelle mie condizioni fisionomiche, perché mi è parso sempre strano, direi quasi immorale, che due donne così diverse nell'anima e nel costume avessero la stessa attraenza fisica e si somigliassero in modo così irrefutabile.

Fatto è che del mio turbamento Stefania ebbe ad avvedersi; rispondevo a monosillabi, la guardavo con insistenza, stavo alla larga per non mancare di rispetto a Stefania come mancavo abbondantemente di rispetto a Ortensia.

E la povera fanciulla si alzò mortificata; vide sulla scrivania la penna verde, la quale, — bisogna pur dirlo, — avevo strappato al cappellino di Ortensia mentre le facevo, poco prima, una scena di gelosia.

— Che c'è? — disse ingenua Stefania.

— Già, una piccola cosa, una penna che ho trovato — risposi con un sorriso leggermente stupido. — La metto tra pagina e pagina, come segnalibri...

E aggiunsi, cinico per forza:

— Dev'essere di mamma!

Vidi con dolore che Stefania si levava il cappellino, — un cappellino di panno «alla Lobbia» come si diceva allora, — e che vi piantava la penna, a sinistra, dentro la fascia di [illegible].

— Sta meglio così! — disse candidamente, guardando intorno a cercare uno specchio, che nel mio studio non c'era.

(Ce n'erano di diverse grandezze, nella mia camera da letto, ma Stefania non ne aveva mai varcata la soglia).

— Ma no, ma no, vi prego! esclamai. — Non vi va; vi assicuro che non vi va!...

— Che è questo «voi»? — interrogò la fanciulla stupita.

— Hai ragione, ho sbagliato. Ma non ti va, volevo dire. Lèvala, sii gentile! Non ti sta bene...

Ma, calzato il cappellino in testa, imbronciata per tanti piccoli incidenti spiacevoli, Stefania era già in anticamera, ed usciva.

Fu così che la mia fidanzata innocente portò diversi giorni sul cappello la penna della mia amica non innocente. E pareva facesse apposta: di solito cambiava il cappello ogni giorno, quello se lo tenne non ricordo quanto. E saliva a trovare la mia famiglia senza farmi visita.

Io cominciai a riflettere.

Ortensia assomigliava in modo stupefacente, — l'ho detto, — a Stefania, e aveva la stessa età; non mancava mai a un convegno; anzi, quasi guidata da un oscuro istinto, moltiplicava le sue visite, le prolungava quanto era possibile, si faceva di casa, per così dire.

È stata sempre una donna impura, malfida, sensuale, bugiarda, traditrice, Ortensia, ma in quei giorni di assiduità pareva una madonnina, piena di ritrosie e di candori. Una volta pianse dirottamente perché le avevan narrato che avrei preso moglie, e mi toccò rassicurarla. Volle giurassi che non avrei mai sposato.

Io cominciai a riflettere.

Alla fin fine costei la conoscevo bene, *intus et in cute*, specialmente *in cute*, era mia.

Dell'altra, di Stefania, non sapevo nulla, se non quella purezza, quello spirito casalingo, che devono essere la caratteristica delle fanciulle da marito. Che ne sarebbe venuto fuori, quando fosse stata mia moglie? Quanti figliuoli mi avrebbe allineato in casa? Come mi avrebbe compreso?... Mistero. Ma me la davano, legandomela al collo per la vita in-[illegible].

L'altra, Ortensia, potevo lasciarla a mio piacere, sostituirla, trascurarla, ingannarla: ero sempre io il padrone.

Ragionamenti da giovanotto di ventitré anni; ma io ne aveva ventitré: e che ci volete fare?

Poi quella ostinazione di Stefania a non venir più a trovarmi, quel sussiego improvviso quando ci si vedeva in famiglia, come avessi dovuto ringraziarla perché mi aveva scelto per incollarmisi addosso la vita intera; queste sfumature mi irritavano.

La poveretta aveva, del resto, il talento della inopportunità. Non ci son persone a questo mondo, tanto graziose e care, le quali vi càpitano sempre quando dovrebbero esser lontane le mille miglia?

Ed ecco Stefania mi càpita all'improvviso, dopo parecchi giorni di assenza. Il mio studio è in disordine; cuscini dappertutto, specialmente a terra; fiori sulla scrivania; un profumo di

kiss-me-up, che è il profumo di Ortensia (ora non si trova più facilmente), la quale s'è lasciata sfuggir la fiala e il pavimento n'è pregno.

Stefania entra, mi tende la mano:

— Vogliamo far la pace? — propone con un sorriso. — Già, non so nemmeno perché siamo in guerra, a vero dire!

Ma la sua voce si smorza, il sorriso muore, le piccole narici si dilatano aspirando.

- C'è stata una donna qui? — interroga affannosamente.

— Una donna? Ti pare? Una donna in casa mia, mentre sono fidanzato? Ti pare?... Ti pare?...

— Ma questo profumo?

— È il mio profumo.

— E questi cuscini?

— Scivolati; un colpo di vento...

E taccio, perché mi accorgo di dire stupidaggini incredibili.

Stefania siede sul divano, sul quale non mancano altri cuscini. È pallida. Mi guarda con occhi imploranti, — orribile a dirsi, con la stessa espressione con cui mi guardava Ortensia allorché mi supplicava di giurarle che non mi sarei sposato!

Ora la somiglianza tra Stefania e Ortensia è perfetta: la pura e l'impura, la vergine e la sensuale hanno la medesima parvenza

Ciò m'infonde un'ira repentina

— Oh, insomma!... Non voglio essere sospettato, non voglio essere interrogato!... La mia parola deve bastare, hai capito? Finiamola!

Stefania abbassa la testa.

- Ho capito! — risponde.

E v'è tanta dolcezza nella sua voce, tanta sommessione, che io mi getterei ai ginocchi della cara fanciulla, se non avvenisse a quel punto qualche cosa d'imprevisto.

Vagando nervosamente tra i cuscini e sotto i cuscini, le mani di Stefania hanno trovato un oggetto ch'ella guarda, attonita, ma che io riconosco subito

Il ventaglietto di Ortensia, il ventaglietto a penne verdi!...

Per dio Bacco, lo si cercava da dieci giorni; Ortensia e io abbiam messo sossopra l'appartamento per ritrovarlo; ed è venuto fuori adesso, sbucato dalle viscere del divano, dalle pieghe d'un cuscino, da non so dove!

— Che orrore! — mormora Stefania, ancor più pallida

Si leva il cappellino, ne toglie la penna, va alla scrivania. Io non vedo che cosa fa, perché devo assumere un atteggiamento sdegnato: non posso già sostenere che il ventaglietto è mio, con quelle penne di pappagallo!... Mi lascio cadere in una poltrona, nascondendo il viso tra le mani. Ho osservato che nei processi celebri tutti i rei convinti fanno così

Poi odo Stefania che se ne va singhiozzando:

— È finita, è finita davvero! Anche mammà mi darà ragione!.

E soltanto ieri, dopo tanti anni, ho ritrovato la penna, tra la pagina 526 e la pagina 527 del Dizionario storico. Avevo detto alla povera Stefania che mi serviva da segnalibro, ed ella l'aveva rimessa dentro un libro

C'è tutto un carattere in questo, non vi pare?..

~

La piccola storia fu raccontata a me e ad altri da un viaggiatore, alla stazione, innanzi a un tavolino del ristorante, mentre si aspettava il treno, che era in ritardo d'un'ora.

— E così — dissi io, — Lei non ha sposato Stefania Roisi?

— No, — rispose il viaggiatore.

Si alzò, andò al banco, si fece dare una grossa scatola di biscotti; poi tornò, e aggiunse tranquillamente:

— Ho sposato l'altra: Ortensia!...

LUCIANO ZUCCOLI

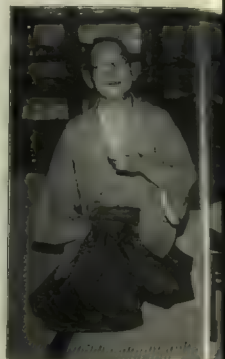
AI DILETTANTI FOTOGRAFI

Migliaia dei nostri abbonati e lettori sono certamente muniti di macchina fotografica e possono avere occasione di ritrarre curiosità, fatti, fenomeni, episodi che sfuggono all'obbiettivo dei fotografi-cronisti di professione. Invitiamo pertanto i fotografi dilettanti ad inviarci quanto di più interessante riescono a ritrarre. Compenseremo con L. 20 le fotografie che pubblicheremo nelle nostre pagine. Ogni fotografia deve portare la precisa indicazione del soggetto, la data dell'avvenimento e l'indirizzo dell'autore. Le fotografie non pubblicate non saranno restituite.

OCCHIATE



Il saggio annuale dei poliziotti addetti alla sorveglianza del porto di Londra (A. P.)



Il capo del nuovo Gabinetto giapponese, ... miraglio Okada, nell'intimità della sua c... (A...



L'addestramento militare delle donne giapponesi: esercitazioni di tiro (A. P.)



Scene che si vedono nelle isole Bermu...: un vigile che misura le brachette di u... graziosa ciclista per accertarsi che ... meno di lunghezza inferiore a quella ... nima permessa dalla legge (B. F. ...

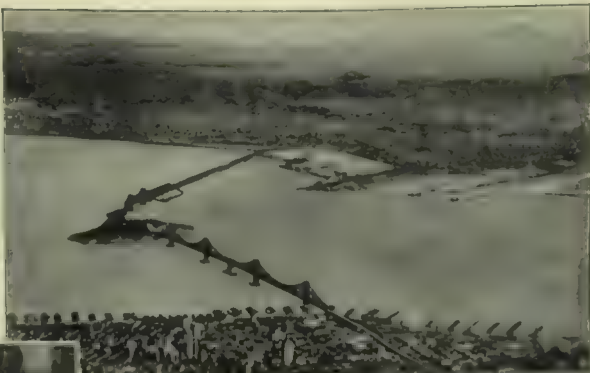


Bagnanti di Venice (California) che servendosi di questo curioso galleggiante con remi a pedale possono vagare sulle onde senza interrompere la partita di bridge (B. F. A.)

SUL MONDO



Una curiosa fotografia di Axel Munthe, l'autore della famosa *Storia di San Michele*, che è giunto a Londra in questi giorni. (*B. F. A.*)



Una bella veduta aerea del ponte che congiunge San Francisco a Goat Island e a Oakland. (B. F. A.)



Intrepidi operatori cinematografici intenti a ritrarre qualche aspetto dei recenti torbidi comunisti di San Francisco. (*Keystone*)





Una signora di Los Angeles che alleva serpenti e lucertole per potersi confezionare con la loro pelle abiti come questo che si vede qui sopra.

A sinistra: Anna May Wong, la stella cinese del cinema, giunge a Hollywood dopo una crociera nel Pacifico.



Nel periodo della siccità alcuni quartieri di Londra sono stati costretti a servirsi dell'acqua del Tamigi, portata nelle abitazioni con carri muniti di speciali tubi. (*B. F. A.*)



Peter, il grande ippopotamo dello zoo di Nuova York, riceve da una potente pompa un po' di refrigerio contro il caldo. (*B. F. A.*)

NEL MONDO DEL CINEMA





Piena di attenzioni la deliziosa Gaynor per il suo compagno tradizionale Charles Farrell. Guardate con quanta delicatezza fa scorrere il rasoio sulle sue gote mentre si sta girando *Primo amore* di nuova produzione Fox

A sinistre. La Fox ha riunito nel suo film *Joanna* sei astri tutti di prima grandezza e cioè: Janet Gaynor, Lionel Barrymore, Robert Young, Henrietta Crosman, Mona Barrie e Stepin Fetchit. Sotto gli occhi del lettore poniamo oggi Mona Barrie



Alla conquista di Hollywood, è il titolo del film Fox che ci permetterà di ammirare la Paterson in tutta la sua fiorente bellezza



Gallo e cavallo fanno rima, ma non per questo sono sempre così amici come i due che qui si vedono e che si sono incontrati nello studio della « Columbia » per motivi professionali





Ecco Ann Harding che i cronisti di Hollywood chiamano « l'orchidea del cinema » accanto a Tullio Carminati che noi vorremmo chiamare « il semprevivo del cinema » in una scena di *Rinunzie*, il nuovo film Zanuch-Artisti Associati

L'attrice deve cambiare facilmente maschera! Ecco forse perché Helen Mack ha voluto, negli studi della Paramount, farsi cogliere dall'obiettivo accanto a una collezione di maschere che molte colleghe le invidieranno



Il Santuario visto dall'alto

IL PARTENIO E IL SANTUARIO DI MONTEVERGINE

Nella Campania il cielo è così sereno che ogni collina v'appare nitida ed alta: sui piani della terra o del mare, i monti sono lo sfondo dei golfi: hanno le voci più lunghe e lontane, e su di essi la sera s'imperla limpidamente. Sembra quasi che nel sud d'Italia si profilino solo rilievi effimeri ma indelebili: e tanto è vero per il litorale, dove l'Appennino termina per reggere appena i belvederi e le piccole case a strapiombo: ma, nell'interno, la roccia in sé sola docile e contraria si avventa, trae dai contrafforti la sua schiena.

Sui monti alti l'uomo trova la Madonna. Così sorgono gli eremi: e le mura di un piccolo casamento son forti e quadrate come le montagne: le scale sono continue, interminabili, salgono con la vetta: l'opera dell'uomo tende all'altezza su cui è apparsa. Nei pellegrinaggi di fede l'uomo vuol sentire piccola e sgomenta la sua figura: i suoi rapporti di altezza e d'isolamento sono con la montagna e col deserto.

Il Partenio s'innalza da tutta la Campania: sembra che maturi la sua altitudine dalle pianure, dai poggi digradanti, dal mare, per assumere al cielo intatto la sua inaccessibile immobilità: ed in questa felice inerzia di luce realizza il sogno dei villaggi, delle case, degli uomini a sentirsi protetti e superati dall'alta montagna ove la divinità prende natura e significato.

Nel suo orientamento, il Partenio guarda il mare: dall'alto sembra che le strade portino chiaramente l'uomo ad incontrarlo, a seguirlo nelle sue curve, nella sua ampiezza, ridesta man mano al senso dello spazio, dell'Olimpo.

Sull'Irpinia, poi, il Partenio è un Duomo sacro al tramonto: a misura che la luce lo lascia, diventa freddo e cupo, violaceo: e la notte ha il tremito duro dei boschi, un propagato presagio della campagna a distesa. Avellino, la città sorta tra le grandi strade di comunicazione, accende i fuochi d'inverno sul suo viale dei Platani, dove passano i carri notturni e nostalgici, con le grandi ruote, con la lanterna: si lascia abbracciare malinconicamente dalla sua Circonvallazione che i rari lumi seguono per tutta la notte, come una strada di riva.

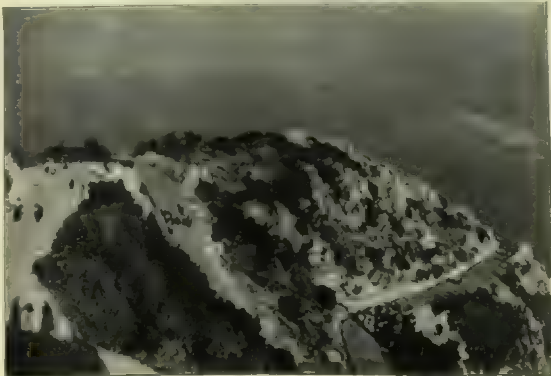
Il Partenio, col Santuario, con i monaci bianchi, ha la sua solitudine intatta: finestra aperta sulle notti d'inverno candide e mansuete di neve, sulle notti estive fresche ed odorose di [illegible]

Con la primavera e l'autunno l'uomo del Sud va incontro alla montagna ed al Tempio: anche se prima era solo, man mano trova gli altri; poi, per il Partenio, è tutto il popolo rustico e paesano che sale e prega: d'intorno ha i quattro punti cardinali, la libertà di tutte le strade. Così l'unica, da lui scelta e perseguita, diventa perfetta.

—

L'intera giogaia del Partenio - che, dall'estremo ponente della provincia di Avellino risale verso Nord, ripiegando poi di nuovo ad Ovest lungo la valle Caudina fino al suo termine nella Terra di Lavoro, presso Cancello — ha la massima altezza nel suo primo versante dove raggiunge i 1480 metri: sicché il Santuario, posto a 1270 metri, è valicato dalle tre cime in cui la montagna si compie.

Ricoperto di castagni nella sua origine dalla pianura, in boschi annosi ed in boschi cedui, il Partenio cambia man mano la sua vegetazione a mezza costa, dove prospera il faggio che sale fino alla vetta col suo verde cupo e immobile su cui appena trascolora il grigio del sorbo, come un'aria ch'è, nella roccia, anelante e quasi luce. Le erbe, i fiori campestri e tenui, gli asfodeli, le viole, il croco, la campanula formano dei prati bianchi, riverberati



Pellegrini sulla via del Santuario

d'oro, ad insenature docili nella montagna. Sulla roccia, su cui è passato tutto il vento, sorgono le fiorite più lievi e gracili, le luci calme e rare, i veli di un sottobosco mormorato, come di un rivo.

La strada rotabile, che ascende al Santuario di Montevergine, è lunga dodici chilometri: si svolge serenamente distesa a curve, ove indugia a rimirare la sua altezza ed il panorama che le si allarga intorno. Qui l'orientamento è su tutta la Campania: si vede come, dalla conca di Avellino, i monti s'allontanino a remote albe di luce e dal verde folto e cupo, ventilati dal sole, arrivino a diventar leggeri, in un'apertura rapida verso l'orizzonte: e la natura della terra, prima popolosa ed allarmata dai rigogli in intere piazze d'alberi, in dirupi di valli profonde, ridiventa verso il mare lieve e più effimera, una soglia. Dall'alto i monti, svelati alla loro corsa morbida, son pure risaliti da un'ombra, come da una immobilità: allora i più vicini chiudono la pianura.

Comincia l'orientamento villaggio a villaggio, borgata a borgata, casa a casa, su un mondo fatto più intimo e locale dalla fuga degli altri rilievi e dei confini. Così la città di Avellino è nella sua pianura per i monti, anche se sotto di essa sfugga il declivio: il Partenio la batte sul verde: a vederla dall'alto, con la sua antica Torre dell'Orologio, con un piccolo cuore di case grigie e con le altre sparse in un ordinato quartiere di periferia, sembra che non si possa levar più, che goda a vedersi chiusa.

Intorno, monti: solo verso Sud-Est rompe la luce. La catena del Formicoso forma il crinale appenninico della gola d'Ariano, alle sorgenti del Sele, distendendosi verso Calitri: a mezzogiorno, il contrafforte campano, che culmina nel Montagnone, continua nel Terminio per diramarsi ancora e, per mezzo dei bastioni di Monteforte, toccare il Partenio alle nostre spalle, ove si slarga la valle del Calore, chiusa dal Monte Taburno. Puri nomi soltanto, cui corrisponde variazione di vegetazione e di luce: i toni sembrano corrispondere ad una continua presenza dell'ombra, all'effimero grigio o all'arido biondo che fila albereti taciti nel mezzogiorno.

L'ombra è alacre: sembra quasi che, con una linea continua, la natura disegni i profili dei monti e che l'ombra a poco a poco li colmi: poi arriva l'inverno e ferma tutto, spezza il cielo, risale nettamente la pietra: i confini più correnti diventano freddi distacchi. Allora il Partenio è tepido di neve, candido, con alberi nerissimi e vischiosi.

Il cielo si sloga a mattutino: all'occidente il Vesuvio, solitariamente deserto e vero, sorge dal mare remoto dei due golfi: il Partenio, tra la sua neve, ha un velo glauco, quasi lo scivolo del cielo. È l'orizzonte.

—

Il Partenio, nel suo giro limpido, esprime l'inverno della Campania: qui la natura ha il suo Santuario, il piazzale, il gran portone rintronato, il chiostro cinquecentesco con le colonne che spuntano dalla neve e dal silenzio in un incantamento ch'è la loro misura. Di sghembo la grande scalea sale lungo il casamento, cui sovrastano il piccolo campanile con l'orologio e la roccia sui tetti. In un'aria di rustico le mura son grezze e vecchie, al sole netto che ne rileva gli angoli, le finestre, e l'ombra antica ed ilare, in una calma confidenza col lavoro.



L'ingresso del Santuario



La Badia di Loreto



La facciata del Santuario e il Partenio

I benedettini hanno appreso, dalla durata del giorno e del tempo, come la contemplazione sia, in seno alla fatica, un calmo porto ove rimirare l'opera compiuta e perfezionarla ancor più, e seguirla con lo sguardo: così dall'alto essi vedono i pellegrini ascendere il Partenio, trovare a poco a poco perfetta e modesta la vita e ritornar convinti, per le strade, alle loro case.

E la facciata bianca del Tempio va ad insenarsi morbidamente tra i faggi: anche lo spiazzo della roccia, qui saputo disporre, è una distesa, direi meglio un'inerzia perfetta in cui la giusta architettura si compie. In seno al desiderio, la regola tira il contento.

Dalla Basilica, ricostruita agli inizi del secolo XVII solo la porta d'ingresso a sesto acuto rimane dalla primitiva chiesa consacrata nel 1182: la decorazione è di scarso valore artistico; riesce, però, ad intonarsi, senza troppa evidenza, all'oro dei fregi. Quel che conta è che tutta la chiesa esiste, oltre la sua storia e la sua arte, per la popolare e paradossale immagine della Vergine: nell'animo dell'uomo del Sud, queste proporzioni danno un'impressione decisiva. Col suo viaggio attraverso la montagna, con la scoperta di alti spazi, egli trova qui riconosciuta, in tutte le immagini, la sua natura esuberante e commossa.

La chiesa risente di questo allarme, di una festosità di povere ricchezze, di sfarzo, di cose splendide e colorate: sembra quasi che i carri, le carrozze, i biroccini tutti dipinti e ornati a fiera, con i cavalli bardati, le donne cariche di gioielli e l'uomo superbo, siano entrati nella chiesa e vi abbiano lasciato il loro carico.

I pellegrini, che invece salgono a piedi scalzi l'erta, indugiano con i loro mantelli neri nel chiostro cinquecentesco, si abituano ad una loro pietà, come ad una nenia che sale per la notte stellata d'autunno, in un freddo ancora tenero.

Più tardi verrà l'inverno: i monaci ridiscenderanno nella basilica settecentesca di Loreto: su, non ne rimarrà che qualcuno: intorno al Santuario per tre mesi vi sarà la neve ed il silenzio con gli alberi neri. Il pellegrino batte alla porta: trova tra i colonnati del Chiostro un candore riposato e, d'intorno, silenzio, l'intatto tepidario su cui di rado appare un uomo impenetrabile.

L'architettura pesa in una sua realtà deserta, come la montagna: nessun altro cielo è sensibile alla luce come questo in cui gli alberi si imperlano e trascolorano in un impalpabile crepuscolo.

D'inverno la Vergine è chiusa dalla natura in un suo porto bianco di purezza: ad insenature calme la notte le dona il prato e l'Oriente.

(Foto Solimene e Barzaghi) ALFONSO GATTO

I FANTASMI DI ROTHENEUF

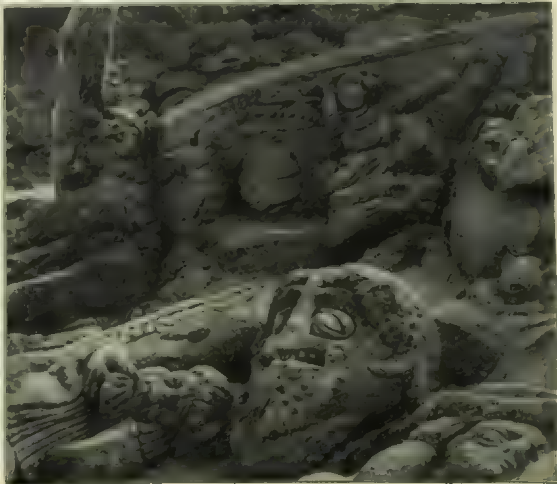
Sulle coste settentrionali della Bretagna, nella baia di Rotheneuf, si trova una delle curiosità più strane della Francia del Nord: i cosiddetti «fantasmi di Rotheneuf», sculture primitive eseguite sulla roccia da un prete che visse nel luogo quasi da eremita. Teste enormi di contadini, cacciatori, preti, donne compongono una bizzarra iconografia che in certe ore del giorno, per il variare delle luci, ottiene effetti suggestivi. Si vuole che alcune di queste sculture raffigurino scene della vita del navigatore bretone Jacques Cartier











(Foto Delius)

S P O R T

A sinistra. C'è chi dice ch'è difficile trovare l'accordo con le donne, ma con [illegible] il accordeon dev'essere invece facilissimo. Si tratta di [illegible] Rippe, dell'U[illegible] ha battuto [illegible] concorrenti e ora ride felice della sua vittoria [illegible] sport [illegible]mo per sviluppare i muscoli delle braccia. *(Keystone)*

A destra. Un bel [illegible] collettivo [illegible] un trampolino di Long Beach. [illegible] *(A. P.)*

[illegible] è la partenza del Derby dei granchi a Los Angeles. Non [illegible]iamo dire il nome del vincitore, ma rimane comunque stabilito che ai tempi che corrono anche delle belle donne possono [illegible] qualche granchio. *(Keystone)*

I pesi leggeri combattono anche in piena estate e, poco tempo fa, Cleto Locatelli ha battuto in un incontro estivo Frankie Klick. I pesi massimi invece se la spassano. Ecco Len Harvey durante la sua vacanza. *(A. P.)*

I colleghi del *Guerin Sportivo* hanno affidato allo scultore Giovanni Riva l'incarico di modellare il Trofeo Alfredo Cocchi. La pregevole opera d'arte è in palio per il Giro ciclistico del Piemonte.

Ecco come dovrebbero regolarsi gli «[illegible]» del ciclismo quando cominciano a invecchiare. L'unico mezzo per tenersi sempre a galla è questo ideato dall'americano Jack Cornell e sperimentato sulla spiaggia di Santa Monica. *(B. F. A.)*

Il nuovo grandioso ippodromo che sarà presto inaugurato ad Agnano, presso Napoli. *(Carbone)*

(Vedi a pag. 262 l'inizio della quattordicesima puntata del romanzo di Carlo Linati: CANTALUPA)

— Non so, mi par d'aver veduto...

— Che?

Stettero un po' in ascolto.

— Nulla... nulla. Mi era sembrato. Ma può essere stata un'allucinazione.

Finalmente svoltano quell'angolo benedetto. Un'altra prospettiva di muraglie crollate si sprofonda davanti a loro e là in mezzo è una specie di corsìa che avvalla, che si dilunga tortuosa e sinistra e dove alla bell'e meglio appar tracciata una strada, un sentiero. Ma su quella strada c'è una novità. Laggiù, a una ventina di passi da loro, un gruppo di tre uomini in nero sta seduto sopra un masso che ostruisce il sentiero: semplicemente un gruppo di tre uomini, denso, fermo, scuro, immobile è là. Stanno seduti tutti e tre come un sol uomo, quasi voltandosi la schiena a vicenda, e paion aspettare.

Cosa aspettano?

Silvio e Bruno si sentono correre un gelo per la schiena. Un'imboscata?

— Stai a vedere che quella maledetta guida...

In conclusione si sono arrestati. Che fare? Ma ad indietreggiare Bruno in quel momento non ci pensava neppure.

E questo non era coraggio e non era neanche temerità, ma poichè era un sentimento che aveva sempre dominato nella sua vita, vogliamo dirlo qui: era dignità umana. Tornar indietro, bàttersela era una cosa indecente per lui, e quindi impossibile ad effettuarsi. Non ci si vedeva in quell'atto vile.

Ormai i due amici erano giunti a due passi da quegli uomini, quando un d'essi si staccò dal gruppo e si fece avanti. Era un piccolotto di larghe spalle con le uose, una berretta di lana nera in capo, col fiocco pendulo da un lato. Ma essi non poterono distinguer altro: non videro i tratti del suo viso bazzino, estremamente mobili e furbeschi.

L'uomo si piantò là davanti a loro.

— Se le loro Voscenze vogliono aver la cortesia di affidarci il danaro che hanno in tasca, — fece con una voce in falsetto, accompagnata anche da un goffo inchino, — noi ci dichiareremo soddisfatti e non torceremo loro un sol capello.

Bruno s'era fermato di botto, e squadrò quell'uomo, un poco senza rispondere.

— Gentile eh l'amico? — fece poi volgendosi a Silvio. — Come quel tale che ci ha condotti qui... Oh avete uno stile straordinario voi nel far la festa alla gente!... Ma ora via, mi faccia largo che non abbiamo tempo da perdere e vogliamo arrivare alla marina.

E avventandosi fece per ributtarlo da parte, risolutamente: ma ecco che subito gli altri che gli stavano dietro gli si parano davanti con una risata di scherno: — La marina, la marina!

— Per nostra buona fortuna, — disse quello che prima aveva parlato, — i signori trovano qualche piccolo e spiacevole intoppo. E poi si ricòrdino, hanno sbagliato strada.

— O meglio ce l'han fatta sbagliare! — ringhiò Silvio. — Combinato a meraviglia eh?

— E noi, Voscenza, — proseguì il vecchietto, — siamo appunto qui per rimettervi sul giusto cammino, se credete. Ma prima, eh, eh, che diamine, prima converrà pagare... il pedaggio.

— Poche storie! — urlò allora il terzo dei compari, un tarchiato di bestione che stava dietro a tutti e che si fece avanti di colpo. E appena detto questo fu addosso a Bruno e tentò di agguantarlo per il collo. Ma Bruno che stava sul chi vive arrivò in tempo a scansarlo e fece partire il colpo.

Non si può dire che risolvesse la situazione quel colpo, ma arrivò

CINQUANT'ANNI FA

(Da L'Illustrazione Italiana del 17 agosto 1884)



L'offerta nuziale, quadro di G. Muzzioli all'Esposizione Nazionale di Torino.

PATRIOTTISMO

« Cinquecento soldati d'Italia, rappresentanti ottantasette sodalizi militari, accompagnati da ventiquattro bandiere salirono il colle di Superga la mattina del 27 luglio e visitarono la Basilica rendendo omaggio alla tomba di Carlo Alberto e anche degli altri principi e sovrani inumati nei sotterranei. Ascoltarono la messa funebre e un discorso patriottico pronunciato dall'abate Pavarino elemosiniere del Re. Poi si riunirono a un banchetto nel Ristorante della Funicolare. Il mattino appresso tennero seduta del loro congresso approvando varie domande, fra cui quelle per una pensione, per l'istituzione di una medaglia di bronzo, per una decorazione cavalleresca agli ufficiali, per l'erezione di un collegio dei figli di militari: tutte domande che furono approvate all'unanimità ».

ARTE

« Il pittore Muzzioli di Modena s'è dato a illustrare la storia antica greco-romana con rara sapienza. Egli ha già esposto parecchi quadri di questo genere nel quale Alma Tadema ha acquistato fama europea; ed è stato premiato al concorso Cantù dell'Esposizione di Milano del 1881 per un *Baccanale* che come composizione è rimasto finora la sua migliore opera. Coll'*Offerta nuziale* tuttavia egli segna un progresso nella pratica del dipingere. Il soggetto del quadro è l'offerta di rito pagano che i due fidanzati vanno a deporre all'ara di Imene... »



I veterani alla tomba di Carlo Alberto (disegno di Dante Paolocci).

PRECAUZIONI

« I reggimenti 47° e 48° di fanteria provenienti dal campo di Cairo Montenotte dove vuolsi sia accaduto qualche caso di colera per ordine del sindaco di Genova dovettero subire una quarantena di sette giorni prima di entrare in città. Dovettero accamparsi come meglio era possibile a San Pier d'Arena e sulle rive del Polcevera ».



Tenda per gli accampamenti di sospetti di colera nel 48° reggimento fanteria durante l'attendamento sulle rive della Polcevera (disegno di A. Della Valle).

GIOVANNI CAPODIVACCA (GIAN CAPO), DIRETTORE RESPONSABILE. S. A. FRATELLI TREVES, EDITRICE-PROPRIETARIA.

LA PAGINA DEI GIOCHI

ENIMMI

1 **Incastro**
IL TUO SEGRETO

a Margherita

Xxxxxx ride fra le rose
ed illumina il tuo viso:
ma che cela il tuo sorriso,
dolce Oooo del mio cuor?
Forse pensi al xxooooxxxx,
che fra poco, nella vita
d'ogni bene già fiorita,
ambedue ci legherà?
Ride il sole fra le rame,
ridon gli occhi tuoi profondi,
ma che cosa mi nascondi
dolce bimba del mio cuor?

Favolino

2 **Metàtesi di vocale (7)**
CONSOLAZIONE

Se giro il guardo intorno, altri non vedo
che l'orfana mia ombra,
cupa strisciare in sulla terra sgombra,
in un silenzio, cui contrasta il cor.
Ma in questo loco almeno mi concedo
di lume gran dovizia,
ch'annienta la mestizia,
in me cocente, vivido baglior.

Evandro Ferrato (Boezio)

3 **Anagramma a frase**
BRUTTA SORPRESA

D'arrosto un pezzetto
poc'anzi ho xxxxxxxx,
l'ho messo nel piatto
ed ora sparì...
di certo l'x' xx xxxxx
sornione rubato:
quel vil maledetto
fa sempre così!

Diana Viròf

4 **Indovinello**
IL CIRCO EQUESTRE

Fra i numeri che vedi, è indiscutibile
ce n'è qualcun di somma abilità;
del filo a un capo, sanno sempre svolgere
i cerchi della morte in quantità.
Bisogna stare attenti e con giudizio
parlare pian durante l'esercizio.

Fra Giocondo

5 **Crittografia (frase: 2-4-3-4)**

INRI AGO

Il Lupino

SOLUZIONI DEL N. 30

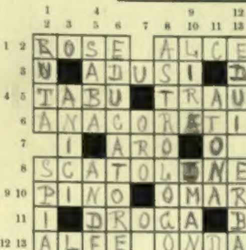
1. Mandarino — 2. Barbiere=bee birra — 3. MAcelleRIA — 4. Il facchino — 5. ALauME — 6. RA-modificò-SPO-GLIO = ramo di fico spoglio. BELLO

Il nome del solutore premiato sarà pubblicato nel n. 35.

Ogni settimana sarà estratto a sorte fra i solutori totali e parziali un premio di L. 30 in libri editi dalla Casa Treves. - Le soluzioni, accompagnate dal presente talloncino (obbligatorio per i non abbonati; per gli abbonati basterà invece indicare il numero di abbonamento) devono essere inviate non oltre gli otto giorni dalla data di questo fascicolo.

ILLUSTRAZIONE ITALIANA
Enimmi a premio N. 33

CRUCIVERBA



Orizzontali:

1. Aulente gaudio della mite Rodi.
2. Ramose ha corna e vive fra le nevi.
3. È lor costume usar gli stessi modi.
4. Toccarlo in Polinesia tu non devi.
5. L'isola cara dai leoni infranti.
6. Vivon pregando, soli e frugalmente.
7. Pianta di fosso nota a tutti quanti.
8. Un grande, ma... modesto recipiente.
9. La sempre verde pianta resinosa.
10. Noto Califfo e gran conquistatore.
11. A render la pietanza saporosa.
12. Si corrono nel mondo a tutte l'ore.
13. Increspa il quieto mar, lieve e leggera, terribile se regna la bufera.

Verticali:

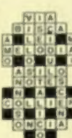
1. Odore acuto e foglie molto amare.
2. Scopre i segreti, e prezzolata è spesso.
3. Seme che per confetti è ben usare.
4. Giacea in Arabia, ed è il Mareb adesso.
5. D'America montagne a tutti note.
6. Come si vive egli insegnar vorria.
7. Di lui le tasche mie son sempre vuote.
8. Dagli astri egli trasse la profezia.
9. Strumenti degli Dei, ricorda Omero.
10. Giù nell'Arabia bassa ed orientale.
11. È inerte nello sguardo e nel pensiero.
12. Battuti fûr da Cesare immortale.
13. Del verde suo s'ammanta la campagna, soltanto Iddio la semina, e la bagna.

(Mastro Croce)

Ogni settimana sarà estratto a sorte fra i solutori delle PAROLE INCROCIATE un premio di L. 30 in libri editi dalla Casa Fratelli Treves. Le soluzioni vanno segnate sul presente schema e devono essere inviate non oltre gli 8 giorni dalla data di questo fascicolo.

CONCORSO PERMANENTE A PREMIO
(Vedi norme pubblicate nel N. 32)

Soluzione cruciverba n. 30



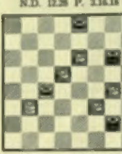
Il nome del solutore premiato sarà pubblicato nel n. 35

ILLUSTRAZIONE ITALIANA
Concorso permanente per uno schema di cruciverba N. 33

DAMA

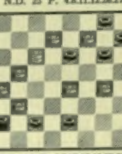
PROBLEMI
(a premio)

N. 15 di Ranieri Furaboschi (Livorno)
N.D. 12.28 P. 3.16.18



B.D. 21 P. 11.14.20.23
Il Bianco muove e vince in 4 mosse

N. 16 di A. Hendry (Polmont)
N.D. 25 P. 4.8.11.12.26.27



B.D. 10 P. 6.7.13.17.19.20.21
Il Bianco muove e vince in 7 mosse

PARTITA N. 6
Apertura 2-3

22.18-10.14; 23.19-14.23; 28.19-12.15; 19.12-8.15; 26.22-5.10; 32.28-10.14; 28.23-1.5; 21.17-14.21; 25.18-5.10; 23.19-15.30; 24.15-11.30; 18.14-2.5; 29.16-7.12; 18.13-9.18; 27.23-30.27; 31.13-6.11; 13.6-3.10; 14.7-4.11; 30.26-5.9; (posizione critica pel bianco - vedi diagramma) tuttavia si salva e conclude una bellissima patta così: 20.23-11.14; 17.12 Se il N. prende 10.17 avviene il cambio ed è patta; se prende 9.13 il bianco patta colla 26.21.

TIRO IN CONTROMOSSA
Colori rovesciati - Apertura 5-2

In considerazione che per taluni la locuzione «colori rovesciati» sia un po' oscura... chiarifichiamo. Dato che la partita va sempre iniziata dal «bianco» (decisione sanzionata in sede di congresso nel 1930), per presentare una partita e un tiro in contromossa, cioè a colori rovesciati, è necessario capovolgere la scacchiera, così si avrà la numerazione capovolta anch'essa; cioè: i numeri alti (Bianco) di sopra e i numeri bassi (Nero) sotto (vedi diagramma).

23.19-10.13; 28.23-13.18; 22.13-9.18; 21.14-11.18; 19.14-6.11; 23.19-12.16; 32.28-8.12; 26.21-2.6; 30.26-11.15; 26.22 (posizione in diagramma). Segue: 4.8; 22.13-15.22; 27.18-5.10; 14.5-1.28; 20.22-16.20; 24.15-12.28; e vince.

a. a.

SOLUZIONE DEI PROBLEMI

N. 11. di B. Taylor: 13.9-9.5-31.27-5.10-10.12.
N. 12. di A. Gentili: 10.5-9.13-12.15-3.12-20.18-24.22.

ILLUSTRAZIONE ITALIANA
Problemi di Dama N. 15-16

SCACCHI

IL TORNEO DI ZURIGO

Il grande torneo internazionale, svoltosi nello scorso mese a Zurigo, è terminato, dopo un'asprissima lotta per la conquista del primato, con la vittoria del campione del mondo A. Alekhine.

Il nuovo successo di Alekhine non è stato facile e va rilevato in quanto che, reduce dal faticoso e vittorioso *match* con Bogoljubow, egli si è visto ostacolare l'odierna vittoria dal forte gruppo che segue: Euwe, Flohr, Bogoljubow e Lasker.

UNDICESIMO TURNO
(24 luglio 1934)

Gygli	0	Alekhine	1
Stahlberg	1	Grob	0
Henneberger	0	Flohr	1
Bernstein	0	Euwe	1
Bogoljubow	1	Joss	0
Rosselli	1	Naegeli	0
Nimzowitsch	1	Muller	0
Johner	½	Lasker	½

DODICESIMO TURNO
(25 luglio 1934)

Alekhine	1	Lasker	0
Muller	0	Johner	1
Naegeli	0	Nimzowitsch	1
Joss	½	Rosselli	½
Euwe	1	Bogoljubow	0
Flohr	½	Bernstein	½
Grob	0	Henneberger	1
Gygli	1	Stahlberg	0

TREDICESIMO TURNO
(26 luglio 1934)

Stahlberg	0	Alekhine	1
Henneberger	0	Gygli	1
Bernstein	1	Grob	0
Bogoljubow	½	Flohr	½
Rosselli	0	Euwe	1
Nimzowitsch	1	Joss	0
Johner	½	Naegeli	½
Lasker	1	Muller	0

QUATTORDICESIMO TURNO
(27 luglio 1934)

Alekhine	1	Muller	0
Naegeli	0	Lasker	1
Joss	½	Johner	½
Euwe	½	Nimzowitsch	½
Flohr	1	Rosselli	0
Grob	0	Bogoljubow	1
Gygli	½	Bernstein	½
Stahlberg	1	Henneberger	0

QUINDICESIMO TURNO
(28 luglio 1934)

Henneberger	0	Alekhine	1
Muller	0	Naegeli	1
Lasker	1	Joss	0
Johner	0	Euwe	1
Nimzowitsch	½	Flohr	½
Rosselli	½	Grob	½
Bogoljubow	1	Gygli	0
Bernstein	1	Stahlberg	0

CLASSIFICA FINALE

1° A. Alekhine con punti 13 su 15; 2° e 3° M. Euwe e S. Flohr p. 12; 4° E. D. Bogoljubow p. 11½; 5° E. Lasker p. 10; 6° e 7° A. Nimzowitsch e O. Bernstein p. 9; 8° G. Stahlberg p. 8; 9° H. Johner p. 7½; 10° W. Henneberger p. 5½; 11° F. Gygli p. 5; 12° S. Rosselli del Turco p. 4½; 13° e 14° H. Muller e H. Grob p. 4; 15° O. Naegeli p. 3; 16° H. Joss p. 2.

G. Ferrantes

Le soluzioni devono pervenire alla Rivista entro otto giorni dalla data di questo fascicolo. Fra i solutori saranno sorteggiati mensilmente due premi di L. 30 in libri da scegliersi fra quelli editi dalla Casa Treves.

Problema N. 52
K. Lauritzen
(Skakbladet, 1931 - 1° Premio)
NERO (pezzi 4)

BIANCO (pezzi 9)
Il BIANCO matta in 3 mosse

Le soluzioni di tutti i giochi devono essere inviate a *L'Illustrazione Italiana*, Via Palermo 10, Milano, specificando sulla busta la rubrica a cui si riferiscono

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

Sono state conferite alla Casa Sasso 30 massime onorificenze mondiali

Tipografia Treves - Milano